



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 059 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 12 février 2013

Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 12 février 2013

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): La séance est ouverte.

Je vous rappelle que cette séance est télévisée.

Merci beaucoup au ministre Lebel, à monsieur Langlois et madame Gibbons de venir nous rencontrer. Nous allons commencer par écouter votre exposé, et ensuite nous vous poserons des questions.

Sans plus tarder, je vous laisse la parole, monsieur Lebel.

[Français]

L'hon. Denis Lebel (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités): Merci beaucoup, monsieur le président.

Membres du comité, bonjour. Je suis très heureux et honoré d'être ici avec vous.

[Traduction]

Monsieur le président, merci de m'accueillir ici aujourd'hui pour vous parler du projet de loi C-52, Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises.

Je suis accompagné aujourd'hui d'Annette Gibbons, directrice générale, Politique des transports terrestres, et d'Alain Langlois, avocat-conseil, Droit du transport modal, tous deux de Transports Canada.

Le projet de loi C-52 représente un progrès important pour notre secteur ferroviaire. Ce projet de loi garantira que les sociétés ferroviaires et les expéditeurs travailleront de concert pour atteindre l'objectif commun d'améliorer le transport ferroviaire des marchandises au Canada. Il aidera les expéditeurs à faire croître leurs entreprises tout en assurant que les sociétés ferroviaires sont en mesure de gérer un réseau ferroviaire de transport de marchandises efficace pour tous.

Votre comité n'est pas sans savoir que le transport ferroviaire des marchandises est extrêmement important pour l'économie de notre pays. Quelque 70 p. 100 de notre fret transporté par voie de surface est expédié par rail. Il est donc essentiel que les sociétés ferroviaires et les expéditeurs entretiennent des relations solides et efficaces, et c'est pourquoi le gouvernement s'était engagé à déposer cet important projet de loi. Il favorisera la création d'emplois, la croissance économique et la prospérité à long terme au Canada.

[Français]

Je ne m'attarderai pas trop longtemps sur le chemin parcouru pour en arriver au point où nous en sommes, mais ça vaut quand même la peine d'y jeter un coup d'oeil.

En 2008, notre gouvernement a créé un comité indépendant pour examiner le service de fret ferroviaire au Canada. Il a réalisé une étude approfondie des services de transport ferroviaire de mar-

chandises. Le comité a conclu qu'il existait un déséquilibre dans la relation entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires, et qu'il fallait corriger cette situation en augmentant le degré d'influence des expéditeurs.

Le comité a recommandé l'utilisation de contrats de service comme outil commercial afin d'améliorer la clarté, la prévisibilité et la fiabilité du service ferroviaire. En mars 2011, notre gouvernement a accepté l'approche commerciale proposée par le comité. Nous nous sommes aussi engagés à déposer le projet de loi C-52 pour s'assurer que le Canada possède le système ferroviaire dont il a besoin pour soutenir une économie forte.

[Traduction]

Mais surtout, je suis persuadé que ce projet de loi ouvre la voie à de meilleures relations commerciales entre les sociétés ferroviaires et les expéditeurs, ce qui en fin de compte est le meilleur résultat pour tous.

Il est essentiel pour le comité de comprendre la nécessité d'adopter ce projet de loi. Nous ne parlons pas ici du libre marché habituel. Dans les faits, bon nombre d'expéditeurs disposent de choix limités pour le transport de leurs produits. Par conséquent, il est nécessaire de légiférer afin de donner aux expéditeurs de meilleurs outils pour négocier des accords de service avec les sociétés ferroviaires.

Notre but est de mettre en place des conditions qui permettront des négociations commerciales fructueuses qui seraient possibles normalement dans un libre marché. Idéalement, il ne sera jamais nécessaire d'avoir recours à cette loi.

Le projet de loi C-52 a été élaboré en étroite consultation tant avec les expéditeurs qu'avec les sociétés ferroviaires. Nous avons tenu de vastes consultations et nous avons écouté attentivement les points de vue qui nous ont été communiqués. Des représentants de nombreux secteurs, dont ceux de l'exploitation forestière, de l'agriculture, des mines et de l'énergie, sont venus exprimer leur opinion, en plus des sociétés ferroviaires.

Il était important de prendre le temps nécessaire pour examiner toutes ces questions complexes et pour élaborer une loi intelligente et responsable.

Essentiellement, le projet de loi C-52 crée à l'intention des expéditeurs et des sociétés de chemin de fer un bon incitatif à négocier des accords de service commercial. Il offre aux expéditeurs le droit légal à un accord de service avec les sociétés ferroviaires et il exige que la société ferroviaire présente une offre à l'expéditeur dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'accord de service.

•(1535)

[Français]

Si les négociations en vue de conclure une entente échouent, les expéditeurs pourraient s'adresser à l'Office des transports du Canada pour demander qu'un arbitre en impose une. L'office est un organisme de réglementation réputé pour ses connaissances et son expertise. Enfin, l'office gère déjà plusieurs autres processus d'arbitrage et de résolution de différends.

Pour avoir recours au processus d'arbitrage, l'expéditeur n'aurait qu'à démontrer qu'il a déployé les efforts nécessaires pour en arriver à une entente et qu'il a signifié un avis à la compagnie de chemin de fer 15 jours avant la demande d'arbitrage.

[Traduction]

Bien que ce seuil de recours à l'arbitrage soit assez faible, il exige néanmoins que les parties tentent de négocier un accord par elles-mêmes avant de recourir aux agents. C'est l'expéditeur qui est aux commandes. C'est lui qui peut demander l'arbitrage, définir le type de service qu'il souhaite et déterminer quelles questions feront l'objet de l'arbitrage. L'expéditeur et la société ferroviaire présenteront tous les deux leurs demandes à l'arbitre en précisant ce qu'il voudrait inclure dans l'accord.

Au moyen d'un processus axé sur les intérêts, l'arbitre devra tenir compte des intérêts des deux parties pour l'élaboration d'une entente qui soit juste et raisonnable du point de vue commercial. L'arbitre devra prendre en compte les exigences de transport de l'expéditeur de même que l'obligation de la société ferroviaire de desservir tous les expéditeurs. L'arbitre disposera de la souplesse nécessaire pour déterminer quels éléments du service sont justes et raisonnables dans les circonstances particulières à chaque cas. Il n'existe pas de solution unique à toutes ces questions, car tous les expéditeurs sont différents.

Il est essentiel que l'arbitre ait suffisamment de marge de manoeuvre pour élaborer des accords adaptés à chaque situation. L'arbitrage bénéficiera aux expéditeurs en raison de sa rapidité, 45 jours à peine, et le contrat imposé sera contraignant et sans appel.

[Français]

Pour faire appliquer ces ententes de service imposées par arbitrage, le projet de loi C-52 propose des sanctions administratives pécuniaires. Si l'office confirmait qu'une compagnie de chemin de fer a commis une violation en vertu de l'entente de service imposée par arbitrage, il pourrait imposer une amende maximale de 100 000 \$ par violation. Ce seuil est quatre fois plus élevé que les autres pénalités qui existent déjà. La sanction serait appliquée pour chaque violation, ce qui signifie que s'il y a de multiples violations d'ententes de service imposées par arbitrage, l'amende cumulative pourrait être un multiple de 100 000 \$.

Il s'agit d'une conséquence financière importante pour les compagnies de chemin de fer qui ne parviennent pas à respecter leurs engagements. Ce que je propose est différent du régime de sanction que les expéditeurs souhaitaient. Ces derniers ont demandé au gouvernement de donner à l'arbitre le pouvoir d'établir un régime de sanction dans les ententes de service afin qu'ils puissent obtenir une compensation plus tard si la compagnie de chemin de fer ne rendait pas les services prévus.

Nous avons examiné cette proposition très attentivement, mais elle soulevait d'importantes questions juridiques qui la rendaient inapplicable.

[Traduction]

Premièrement, les peines punitives ne sont pas applicables aux contrats commerciaux. Il serait tout simplement sans précédent que l'organe de réglementation impose des peines établies à l'avance. Les organes de réglementation corrigent les violations à la loi après qu'elles ont été commises, pas avant.

Deuxièmement, de telles peines désavantageraient les expéditeurs en limitant leur droit de poursuivre la société de chemin de fer devant les tribunaux en vue d'obtenir de vrais dommages et intérêts après une violation de l'entente de service.

Enfin, il serait trop complexe et trop onéreux pour l'arbitre d'établir à l'avance un barème de peines applicables à tous les problèmes de service avant qu'ils se soient produits.

Pour toutes ces raisons, je propose que soient imposées des sanctions administratives pécuniaires, car elles permettront aux expéditeurs d'obtenir le même résultat, soit d'imposer une pénalité financière rigoureuse pour faire en sorte que les sociétés ferroviaires assument leurs responsabilités, sans avoir à créer un risque juridique superflu. Le régime de sanctions prévu sera rapide, efficace et peu coûteux pour les expéditeurs. Je suis persuadé que les sociétés ferroviaires voudront éviter de se voir imposer de telles sanctions, et elles respecteront donc les modalités de service imposées.

•(1540)

[Français]

J'aimerais maintenant aborder certains autres points soulevés lors du débat à l'étape de la deuxième lecture.

Certaines personnes craignent que lorsque le projet de loi sera adopté, les expéditeurs qui ont déjà un contrat avec une compagnie de chemin de fer ne soient pas en mesure de recourir à l'arbitrage avant l'application de ce contrat.

Les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer ont conclu ces contrats sur une base volontaire en fonction de certaines attentes commerciales. Il serait donc injuste de changer les règles du jeu pour des contrats qui sont déjà signés. Ces contrats finiront par expirer et, à ce moment-là, les expéditeurs pourront recourir à l'arbitrage prévu par le projet de loi C-52, si nécessaire.

Par ailleurs, en ce qui concerne les acheminements de marchandises vers les États-Unis, le projet de loi C-52 couvrirait la portion canadienne des acheminements destinés aux États-Unis, mais ne chercheraient cependant pas à accroître les compétences de l'office afin de couvrir des activités ferroviaires aux États-Unis.

Nous avons un régime de réglementation différent de celui des États-Unis pour les chemins de fer. L'élargissement de la portée des lois canadiennes aux États-Unis serait problématique et compromettrait les relations canado-américaines. De plus, les transporteurs américains exerçant leurs activités au Canada s'y opposeraient fortement. En fin de compte, nous devons respecter la compétence américaine tout comme les États-Unis respectent la nôtre.

[Traduction]

Certains se sont également dits inquiets que le projet de loi C-52 ne mette pas en place de mécanisme de résolution des différends commerciaux.

Par définition, on ne peut pas user d'une mesure législative pour imposer un processus commercial. Le projet de loi met en place un régime d'arbitrage pour résoudre les différends une fois que les options commerciales ont échoué. C'est aux parties elles-mêmes qu'il incombe de décider de ce qu'elles conviennent du point de vue commercial. Aucune disposition du projet de loi ne les empêche de concevoir leur propre processus de résolution des différends commerciaux.

Certains expéditeurs s'inquiètent, en outre, que le recours à l'arbitrage pourrait leur être trop coûteux. Le projet de loi limite les coûts sur lesquels le gouvernement peut exercer un contrôle. La durée de l'arbitrage a été limitée à 45 jours, en partie pour limiter ces coûts. Quant aux autres coûts, les expéditeurs peuvent retenir les services d'avocats et d'experts pour les aider dans l'arbitrage, mais c'est à eux de décider s'ils auront recours ou non à de tels services.

Il importe également de souligner que ce projet de loi ne diminue en rien les obligations de transporteur général auxquelles les compagnies de chemin de fer sont assujetties depuis plus de 100 ans au terme de l'article 113 de la loi. Le nouveau processus d'arbitrage créé par le projet de loi C-52 vient compléter les dispositions actuelles de la loi.

[Français]

Enfin, lorsque nous avons annoncé notre engagement à déposer ce projet de loi, nous avons clairement indiqué qu'il mettrait l'accent sur le service. Les expéditeurs ont appuyé cette approche, et lors de la préparation du projet de loi, ils ne nous ont pas demandé d'y inclure les tarifs. La loi prévoit d'autres recours pour les expéditeurs afin d'aborder les tarifs et les frais si les expéditeurs croient qu'ils sont injustes.

Le projet de loi C-52 complète ces autres recours. Ensemble, les mesures contenues dans le projet de loi vont offrir aux expéditeurs la clarté, la prévisibilité et la fiabilité dont ils ont besoin pour réussir. C'est ce qu'ils nous ont affirmé.

[Traduction]

Pour citer la position de la Coalition of Rail Shippers, « Le projet de loi C-52 répond aux exigences fondamentales des clients du chemin de fer en ce qui concerne les ententes commerciales. » De même, Pulse Canada, qui représente les producteurs de légumineuses, fait remarquer que la mesure législative aidera à garantir que ces producteurs « soient considérés dans les marchés du monde entier comme des fournisseurs fiables et constants. »

Nous devons prendre des mesures pour que notre réseau de transport ferroviaire de marchandises soit capable d'appuyer la croissance économique, la mise en valeur des ressources de même que le programme ambitieux du gouvernement en matière de commerce intérieur et international. Le projet de loi C-52 est nécessaire pour accroître la prévisibilité du service aux expéditeurs, pour alimenter notre économie, ainsi que pour aider les agriculteurs, qui vendent des céréales sur les marchés internationaux, les scieries, qui veulent accroître leurs ventes à l'étranger, et les producteurs de minéraux, qui expédient des produits, dont la potasse et le charbon.

Les sociétés ferroviaires et les expéditeurs dépendent mutuellement les uns des autres pour leur prospérité. Depuis que nous avons lancé notre examen du transport ferroviaire de marchandises, nous avons constaté des améliorations à ce service au Canada. Je félicite les sociétés ferroviaires de collaborer avec les expéditeurs en vue de négocier plus d'ententes de service. Le projet de loi vise à concrétiser ces gains importants et à faire fond sur ces gains pour en réaliser d'autres.

Monsieur le président, depuis des générations, l'agriculture et les ressources naturelles ont permis de créer des emplois et de la croissance partout au Canada. Nous avons besoin d'un solide réseau de transport ferroviaire de marchandises pour exploiter ce potentiel et favoriser la croissance future. Je demande à tous les députés d'appuyer sans retard le projet de loi C-52 afin que les mesures proposées puissent atteindre cet objectif.

Je vous remercie, vous et le comité, du temps que vous nous accordez cet après-midi.

• (1545)

[Français]

Monsieur le président, je vous remercie de votre attention. Cela nous fera plaisir, à mon équipe et moi, de répondre aux questions des membres du comité.

Merci beaucoup, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Nous allons tout de suite passer aux questions en commençant par Mme Chow, qui a sept minutes.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Merci. Je vais céder une partie de mon temps à mon collègue un peu plus tard.

Normalement, si une société enfreint un contrat, l'amende payée par la société sera versée au client, s'il a gain de cause. Comment se fait-il que, au terme de ce projet de loi, les sanctions payées pour infraction soient conservées par le gouvernement au lieu d'être versées au client? Pourquoi le client se plaindrait-il d'une infraction s'il ne peut obtenir aucune indemnité financière?

Deuxièmement, pourquoi les ententes de service déjà en vigueur ne sont-elles pas visées également par ce projet de loi? Dans le cas des nouvelles ententes de service, pourquoi n'existe-t-il pas un modèle d'entente type pour faciliter la vie aux clients.

Enfin, outre le service lui-même, le prix qui est exigé préoccupe énormément les expéditeurs de partout au pays. Prévoyez-vous effectuer un examen complet des coûts du transport ferroviaire des céréales?

L'hon. Denis Lebel: Monsieur le président, pour enfreindre un contrat, il faut d'abord en avoir un. C'est ce que le projet de loi offre aux expéditeurs. Nous souhaitons donner à tous les expéditeurs du Canada la possibilité d'avoir une entente avec le transporteur ferroviaire, entente qui respecte l'intérêt des deux parties. C'est ce que nous présentons maintenant.

Depuis des années, certains expéditeurs souhaitaient signer une entente avec les sociétés ferroviaires, mais en vain. Il faut néanmoins remercier et féliciter les sociétés ferroviaires. Depuis que nous avons entamé cet examen, elles ont signé de nombreuses ententes avec des expéditeurs. Elles ont déjà fait un grand bout de chemin. Tout cela, depuis que nous avons entrepris cet examen. C'est pourquoi nous sommes très fiers de ce que nous proposons dans le projet de loi.

Grâce à ce projet de loi, il n'y aura qu'un gagnant, l'économie canadienne. Nous ne voulons prendre parti ni pour les expéditeurs ni pour les sociétés ferroviaires. Nous souhaitons simplement donner à l'économie canadienne les outils nécessaires pour favoriser une meilleure et plus ample croissance et pour aider les deux parties en cause.

C'est pour cette raison que nous avons essayé de trouver une meilleure solution tant pour les expéditeurs que pour les sociétés ferroviaires. C'est pour cette raison que nous avons mis en place le modèle et toutes les autres mesures. Nous voulons une approche équilibrée, et c'est ce que nous avons proposé. Le ministère a déjà examiné tous les aspects relatifs au transport des céréales, et nous fournirons plus tard de l'information à ce sujet.

Mme Olivia Chow: Dans ce cas, pourquoi le gouvernement conserve-t-il le montant des sanctions payées? Normalement, si j'ai un problème avec un fournisseur de service, Rogers, par exemple, et que ce fournisseur viole une entente de service, il doit payer une sanction financière, et à titre de client, c'est à moi qu'en reviendrait le montant. Pourquoi le gouvernement conservera-t-il l'argent des sanctions? Ce n'est pas une source de recettes. Cet argent appartient aux expéditeurs, car c'est leurs céréales qui ne sont pas livrées à temps ou c'est eux qui n'ont pas reçu avis d'une modification du service. Pour quelle raison le gouvernement conserverait-il l'argent des sanctions? Je ne comprends pas.

L'hon. Denis Lebel: Comme je l'ai dit dans mon discours, cette question nous a posé quelques problèmes juridiques. Mais nous sommes accompagnés aujourd'hui d'un avocat qui travaille pour le ministère. Je vais demander à Alain de vous donner des explications à ce sujet.

M. Alain Langlois (avocat conseil, Chef d'équipe droit du transport modal, ministère des Transports): Pour commencer, il faut faire la distinction entre une sanction et des dommages et intérêts dans le domaine des contrats.

On parle de sanction dans le cas d'une punition imposable pour le non-respect d'une obligation qui existe.

L'argent versé à une partie au titre du non-respect par une autre partie de son obligation, c'est-à-dire l'argent qui indemnise la partie lésée pour les pertes ou les dommages subis, c'est ce qu'on appelle les dommages-intérêts.

Ce qui a été inscrit dans cette mesure législative, c'est le premier de ces deux éléments, une sanction destinée à punir les sociétés ferroviaires en cas de manquement.

Durant les consultations auprès des expéditeurs, ces derniers ont insisté sur le fait que le gouvernement ne doit pas nuire à leur capacité d'entamer des poursuites pour obtenir des dommages-intérêts si la société ferroviaire manque à ses obligations.

Normalement, dans un contrat commercial, les parties conviennent des dommages et intérêts versables à l'une ou l'autre des parties en cas de manquement. C'est ce qu'on appelle la clause de pénalité dans un contrat, mais cela ne se trouve pas dans ce projet de loi. Le projet de loi contient des dispositions relatives au premier élément, c'est-à-dire aux sanctions.

Je vais m'arrêter là.

• (1550)

Le président: Monsieur Aubin, vous avez environ deux minutes. [Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci.

J'ai deux questions rapides.

Environ 80 p. 100 des utilisateurs étaient insatisfaits des services. Par conséquent, j'imagine que beaucoup d'amendes de 100 000 \$ vont entrer dans les coffres du gouvernement. Cet argent ira-t-il directement dans le fonds consolidé du gouvernement? A-t-on pensé à créer un fonds dédié qui permettrait de développer les transports au Canada?

L'hon. Denis Lebel: Vous aviez deux questions. Vous avez posé la première, mais j'attends votre deuxième. Voulez-vous que je réponde à la première? Vous n'aurez pas le temps de poser votre deuxième, monsieur Aubin.

M. Robert Aubin: La deuxième question porte sur les contrats. Sauf erreur, ces mêmes 80 p. 100 d'utilisateurs ne peuvent pas signer ces nouveaux contrats avant que leur contrat déjà signé ne soit échu. En moyenne, combien d'années devront s'écouler avant que ces contrats ne puissent être négociés à nouveau?

L'hon. Denis Lebel: Ce sont des contrats privés entre les entreprises et les compagnies ferroviaires. Nous présentons ce projet de loi dans le but de favoriser la signature d'ententes. Nous allons donc respecter les ententes déjà signées. Notre objectif est qu'il y ait des ententes commerciales entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires.

Plus tôt, dans ma présentation, j'ai dit que nous souhaitons que ce ne soit jamais utilisé. J'ai aussi dit qu'on devait reconnaître que les compagnies ferroviaires, depuis que nous avons commencé ce processus il y a plusieurs années, ont de beaucoup amélioré leurs services. Nous souhaitons que ce ne soit jamais utilisé.

Par ailleurs, il y a un fonds précis où ira l'argent. Je demanderai peut-être à Mme Annette Gibbons de vous donner plus de détails.

Monsieur le député, l'objectif du gouvernement est que les expéditeurs et les compagnies ferroviaires aient une entente commerciale. Nous ne voulons absolument pas que ce soit une façon de générer des fonds pour le gouvernement canadien. Comme M. Langlois l'expliquait plus tôt, notre plus gros défi se situait sur le plan juridique.

Mme Gibbons peut poursuivre et vous parler du fonds.

Mme Annette Gibbons (directrice générale, Politique des transports terrestres, ministère des Transports): Il est vrai que ça va dans le fonds consolidé du gouvernement fédéral. C'est une caractéristique de tous les régimes de pénalités administratives, selon la loi. Il n'y a rien de différent dans ce régime. On veut inciter les compagnies de chemin de fer à respecter ces contrats. Ce sera imposé par l'arbitre. Dans ce contexte, l'objectif est de faire respecter cela, et non de faire gagner de l'argent au gouvernement. Comme je l'ai dit déjà, une des caractéristiques de ce régime est que cet argent va dans les coffres du fédéral.

M. Robert Aubin: Merci.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Passons maintenant à monsieur Goodale. Vous avez sept minutes.

L'hon. Ralph Goodale (Wascana, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir à ce qui a été dit au sujet de la différence entre les sanctions, dont l'argent serait versé dans un fonds, et les dommages-intérêts au titre du service insatisfaisant des sociétés ferroviaires. Si j'ai bien compris, M. Langlois dit que l'imposition d'une sanction à une société ferroviaire n'empêcherait en rien l'expéditeur d'entamer des poursuites pour obtenir des dommages-intérêts s'il s'estime lésé, et que si le tribunal fait droit à sa demande, les dommages-intérêts seraient versés à l'expéditeur.

M. Alain Langlois: C'est exact.

L'hon. Ralph Goodale: Je voulais confirmer cette réponse.

Monsieur le ministre, je...

L'hon. Denis Lebel: Le projet de loi vise à ce qu'il y ait une entente entre les expéditeurs et les sociétés ferroviaires, et une fois cette entente signée par le gouvernement, les parties doivent la respecter, et elles peuvent...

L'hon. Ralph Goodale: Oui.

Monsieur le ministre, vous savez sans doute que j'attends cette mesure législative depuis longtemps, et maintenant qu'elle est devant le comité, je souhaite que cette partie du processus législatif soit aussi rapide que possible. Mais je souhaite également que lorsque le comité entendra le témoignage des expéditeurs, ceux-ci puissent avoir la possibilité de nous expliquer les lacunes qu'ils voient dans la mesure législative. Certains proposeront peut-être des amendements, et j'espère que le gouvernement se montrera réceptif aux idées constructives d'amélioration au projet de loi.

Puis-je vous poser une question sur la nature des ANS, les accords sur les niveaux de service? Les expéditeurs réclament depuis longtemps six éléments dans ces accords, sans en décrire les modalités précises, mais plutôt des rubriques qu'ils souhaiteraient voir dans ces accords. La première serait une description des services et des obligations. La seconde serait des protocoles de communication décrivant comment les parties peuvent discuter entre elles. La troisième serait des normes de rendement. La quatrième serait des paramètres de rendement. La cinquième serait les conséquences applicables à un service insatisfaisant, ce qui est en partie ce que nous venons de discuter. La sixième serait un mécanisme de résolution des différends.

Monsieur le ministre, pouvez-vous confirmer qu'à l'exception du dernier élément, dont vous avez parlé dans vos remarques préliminaires, les autres rubriques se trouveront dans les ententes arbitrables par l'OTC?

• (1555)

L'hon. Denis Lebel: D'accord. Je suis très heureux de vous entendre dire que vous vous intéressez à ce projet de loi. Je sais que les expéditeurs l'attendent depuis des années. Votre parti a formé le gouvernement pendant 13 ans, avant notre arrivée, et je suis heureux d'entendre que vous vous intéressez encore à cette question. Nous continuons d'y travailler avec ardeur.

Mais pour répondre à votre question, nous voulons laisser de la marge de manoeuvre dans les accords. Si nous sommes trop contraignants... Nous ne voulons pas qu'il y ait une formule unique pour toutes ces ententes. De cette façon, l'expéditeur pourra indiquer à la société ferroviaire ce qu'elle souhaite voir dans son entente, et si les deux parties s'entendent, il ne sera pas nécessaire d'avoir recours à l'arbitrage. C'est pour cette raison que nous ne voulons pas définir exactement la teneur des ententes, car nous voulons laisser les deux parties en décider. Nous respecterons leur décision et nous continuerons de l'appuyer. Par contre, si les parties n'arrivent pas à s'entendre, nous voulons que l'arbitre dispose d'une marge de manoeuvre, et nous ne voulons pas trop limiter les choses.

L'hon. Ralph Goodale: Monsieur le ministre, les expéditeurs n'ont jamais dit que toutes les modalités des ententes devraient être prescrites par la loi ou le règlement, mais ils veulent néanmoins des garanties que ces ententes tiendront compte des sujets qui sont importants pour entretenir une bonne relation commerciale.

Vous avez mentionné que vous avez des réserves au sujet d'un mécanisme de résolution des différends. Nous pourrions en discuter à un autre moment, mais parmi les autres sujets, auxquels vous opposeriez-vous? Les services et les obligations, les protocoles de communication, les normes de rendement, les paramètres de rendement et les conséquences pour service insatisfaisant: pourquoi

ces sujets ne s'inscrivent-ils pas logiquement dans les paramètres d'un accord sur les niveaux de service? Également, pourquoi une société ferroviaire s'opposerait-elle à ce que des éléments aussi logiques soient inscrits à l'entente?

L'hon. Denis Lebel: Ces éléments peuvent faire partie de la décision de l'arbitre et peuvent être établis sous forme de cadre général applicable à tous les problèmes du service ferroviaire, particulièrement aux éléments que réclament les expéditeurs, à l'exception de sanctions dans un processus de résolution des différends commerciaux. Ils peuvent en faire partie.

L'hon. Ralph Goodale: Eh bien, il faudra demander aux expéditeurs si ce cadre est satisfaisant. Je suis heureux d'entendre qu'ils peuvent être pris en compte, mais je crois que les expéditeurs souhaiteraient de plus amples garanties que ces sujets soient convenablement traités.

Monsieur le président, j'ai une autre question au sujet des contrats confidentiels que certains expéditeurs ont déjà négociés. Ces contrats peuvent contenir ou non les rubriques que j'ai décrites, mais lorsque le contrat confidentiel a déjà été signé, qu'il soit bon ou non, qu'il soit efficace ou non, il a été négocié sans pouvoir bénéficier de ce cadre législatif. L'expéditeur qui a signé un tel contrat avec le chemin de fer serait privé du recours à l'arbitrage tant que ce contrat n'arrive pas à expiration.

Je me demande si ce n'est pas une façon de rationner le recours à l'OTC afin que celui-ci ne croule pas sous une avalanche de demandes d'arbitrage. Ou existe-t-il une autre raison d'empêcher les expéditeurs d'obtenir un meilleur contrat, notamment un ANS, plutôt que de demeurer contraints par un accord peut-être déficient? Bien sûr, il est important d'obtenir le meilleur résultat possible pour tous. Je crois qu'il serait bien avisé de les autoriser à avoir recours à l'OTC si leur contrat actuel est insatisfaisant.

• (1600)

L'hon. Denis Lebel: Bien sûr, comme je l'ai dit, ces contrats ont été signés par les parties en bon partenariat. Mais d'après les renseignements dont je dispose, ces contrats ne sont d'une durée que de un ou deux ans, et la plupart vont expirer bientôt. À ce moment-là, il leur sera plus facile d'en négocier un autre. Mais nous faisons tout cela pour qu'il y ait des contrats. Quelle disposition va à l'encontre des contrats déjà signés?

Le président: Votre temps est expiré, monsieur Goodale.

Passons maintenant à M. Poilievre. Vous avez sept minutes.

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Merci.

J'ai une question sur l'argent des pénalités à laquelle peuvent répondre soit le ministre, soit les analystes juridiques. Si l'OTC élaborait un barème d'amendes dont l'argent serait versé aux expéditeurs, quel en serait l'effet sur le droit subséquent de l'expéditeur de demander des dommages-intérêts par le truchement d'un tribunal?

M. Alain Langlois: Normalement, lorsqu'un contrat contient une telle disposition, le tribunal l'interprète comme une solution de remplacement aux dommages-intérêts dont le tribunal autoriserait normalement le paiement en cas de recours légal. On estime normalement que c'est le montant dont les parties ont convenu et qui devra être payé en cas de violation du contrat. C'est un accord contractuel. Vous n'avez pas de recours devant les tribunaux. Le montant est précisé dans le contrat, et c'est le montant qui doit être payé, quels que soient les dommages réels subis par l'une des parties.

M. Pierre Poilievre: Donc, supposons que l'expéditeur ait subi des dommages plus importants que ce que prévoit la sanction fixée précédemment par l'OTC, cet expéditeur ne pourrait pas entamer une poursuite pour récupérer la différence. L'expéditeur serait donc lésé par l'application de la sanction prescrite.

M. Alain Langlois: C'est exact. C'est pourquoi il est difficile d'imaginer qu'un arbitre imposerait le paiement de tels dommages-intérêts en l'absence d'un contrat entre les parties. Il faut que ce soit aux termes d'un contrat entre les parties. Cela représenterait pour la partie visée une abdication de son droit d'entamer des poursuites judiciaires pour obtenir le paiement des dommages réels. Pour qu'on puisse imposer une telle chose à une partie, il faut qu'elle-même l'accepte. Un arbitre ne peut pas imposer de pénalités semblables.

M. Pierre Poilievre: Dans ce cas hypothétique, encore, l'arbitre priverait l'expéditeur de son droit d'entamer des poursuites pour obtenir des dommages-intérêts au titre d'une violation quelconque du contrat.

M. Alain Langlois: C'est exact.

L'un des dangers, et l'une des embûches juridiques, c'est qu'on essaie normalement que de tels dommages-intérêts correspondent au montant des dommages réellement subis, mais...

M. Pierre Poilievre: Mais on ne connaît pas ce montant.

M. Alain Langlois: ... le danger de fixer un montant très élevé, c'est que la sanction est inapplicable dans un contrat commercial. Si le montant est trop élevé, les tribunaux ne vont pas en exiger le paiement, car ils estimeront qu'il s'agit d'une sanction. Par contre, si le montant est trop faible, cela a l'effet que vous avez décrit, c'est-à-dire que cela empêche l'expéditeur de réclamer le montant réel des dommages.

M. Pierre Poilievre: Une proposition visant à verser aux expéditeurs le montant de la sanction pourrait avoir pour effet de retirer à l'expéditeur son droit à un recours judiciaire ou encore de le priver des montants auxquels il aurait autrement droit si son contrat a été enfreint.

M. Alain Langlois: C'est exact.

M. Pierre Poilievre: D'accord. Je présume que cela nuirait aux gens que nous essayons d'aider.

M. Alain Langlois: Oui.

M. Pierre Poilievre: Pour simplement préciser, les sanctions administratives pécuniaires prescrites par ce projet de loi n'empêcheraient pas l'expéditeur d'entamer des poursuites afin d'obtenir des dommages-intérêts au titre d'une violation du contrat.

• (1605)

M. Alain Langlois: C'est exact.

Il s'agit pour le gouvernement d'un outil lui permettant de faire exécuter un ordre qui a été imposé, dans le cadre d'un accord sur les niveaux de service, dans ce cas-ci, et cet outil est sans rapport avec le droit de l'expéditeur de recouvrer le montant des dommages qu'il a subis au moyen d'une poursuite, s'il le souhaite.

M. Pierre Poilievre: Par conséquent, on peut dire qu'une sanction administrative pécuniaire est une punition, mais que les dommages-intérêts imposés par le tribunal sont une indemnisation?

M. Alain Langlois: C'est exact.

M. Pierre Poilievre: Les deux ne s'excluent pas mutuellement?

M. Alain Langlois: C'est exact.

M. Pierre Poilievre: Autrement dit, ce projet de loi impose une sanction pécuniaire mais n'empêche en rien l'expéditeur d'exercer son droit d'obtenir des dommages-intérêts.

M. Alain Langlois: C'est exact.

M. Pierre Poilievre: D'accord.

Les expéditeurs ont dit qu'ils voulaient plus de précisions et de prévisibilité à l'égard du service de transport ferroviaire de marchandises.

Les ententes de service vous aideront-elles à atteindre ce résultat?

L'hon. Denis Lebel: C'est ce qu'ils voulaient. Ils demanderont probablement des amendements — nous verrons —, mais ils étaient d'accord avec cela. Cela leur donnait la prévisibilité et les outils dont ils ont besoin pour obtenir ces ententes et planifier l'avenir.

Pour investir de l'argent dans un pays, il faut avoir des outils pour montrer aux entreprises internationales que vous pouvez leur fournir ce qu'elles demandent, et c'est ce que nous faisons.

M. Pierre Poilievre: Monsieur le ministre, pendant le processus menant au dépôt de ce projet de loi, les expéditeurs ont indiqué qu'ils voulaient trois éléments fondamentaux: le droit à un accord sur les niveaux de service; un processus pour obtenir un tel accord, lorsqu'ils ne peuvent pas en obtenir un par la négociation commerciale; et des conséquences financières pour les chemins de fer en cas de non-respect des conditions .

Est-ce que ce projet de loi contient un de ces éléments ou les trois?

L'hon. Denis Lebel: Oui. Nous allons arranger tout cela. Le processus d'arbitrage sera rapide et pas très cher. Un délai de 45 jours peut sembler long à certains, mais pour nous, dans le système, ce n'est pas long. Nous pensons que cela donne aux expéditeurs pratiquement tout ce qu'ils demandaient.

M. Pierre Poilievre: Êtes-vous d'accord pour dire que les solutions commerciales sont le meilleur moyen de régler les litiges entre les expéditeurs et les chemins de fer?

L'hon. Denis Lebel: C'est l'ancien ministre des Transports Cannon qui a engagé le processus. Je suis en fait le quatrième ministre des Transports à y travailler.

Je suis très fier de cet outil pour soutenir l'économie canadienne et je suis sûr que c'est la bonne façon de faire.

M. Pierre Poilievre: De nombreux expéditeurs disent qu'ils ne peuvent pas négocier à égalité avec les compagnies de chemin de fer.

Est-ce que le recours à l'arbitrage pour les accords de niveaux de service permet de rééquilibrer le tout en leur faveur?

L'hon. Denis Lebel: Tout à fait.

Comme nous l'avons dit, de nombreux accords ont été signés au cours des dernières années. Je pense que cela est attribuable au fait que nous avons engagé ce processus.

À l'avenir, nous pensons qu'il y aura de plus en plus d'accords. Nous espérons que ce projet de loi ne sera jamais utilisé, mais nous verrons. Les chemins de fer sont là. Les expéditeurs sont là. La demande est là. Les entreprises veulent faire de l'argent et les expéditeurs aussi. C'est pourquoi nous pensons qu'ils vont utiliser cet outil.

M. Pierre Poilievre: Certains expéditeurs croient que le processus d'arbitrage sera trop coûteux, surtout en raison du coût des avocats.

N'est-ce pas à l'expéditeur de gérer cela?

L'hon. Denis Lebel: Les coûts seront partagés à égalité entre les expéditeurs et les chemins de fer, et l'arbitrage prendra 45 jours. Nous pensons que le délai est raisonnable et que c'est le meilleur processus. Il y aura des coûts, mais c'est le prix à payer pour avoir ce genre d'accord. J'espère qu'il ne sera plus utilisé.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Poilievre, votre temps est écoulé.

Monsieur Toet, vous avez sept minutes.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Merci, monsieur le président.

Si j'ai bien compris, ce projet de loi est essentiellement un dernier recours. Ce que nous souhaitons, monsieur le ministre, et vous pourrez peut-être le confirmer, c'est que les contrats commerciaux deviennent l'option de choix. C'est un dernier recours pour inciter les parties à s'entendre plus rapidement, dans leur intérêt mutuel.

L'hon. Denis Lebel: Absolument. C'est dans cette optique que nous gérons ce dossier depuis le début du processus. Lorsque nous avons créé le comité, nous avons donné un mandat au facilitateur, M. Dinning. C'était notre objectif tout au long du processus, et nous pensons l'avoir atteint.

M. Lawrence Toet: Merci.

J'aimerais parler un peu des contrats confidentiels qui ont été signés de bonne foi. En tant qu'homme d'affaires, je crois fermement à la libre entreprise, à notre marché ouvert, où nous négocions des contrats. En tant qu'homme d'affaires, je serais très fâché qu'un tiers vienne me dire que le contrat que j'ai signé, peu importe le parti auquel j'appartiens, est frappé de nullité et que je dois tout recommencer sous prétexte que quelqu'un a mis en oeuvre un nouveau processus.

Étant donné que le contrat commercial est la méthode souhaitée, seriez-vous d'accord pour dire que cela est déjà en place? Pourquoi commencer à renouveler des contrats commerciaux déjà négociés afin de faciliter pour quelqu'un l'accès à un processus d'arbitrage? De toute évidence, ils ont négocié un contrat dont ils sont satisfaits pour le moment.

Je ne signerais jamais un contrat dont je ne serais pas satisfait. Sans que cela soit nécessairement le contrat idéal, ce sera un contrat dont je suis satisfait et dont je peux m'accommoder, à défaut d'être un contrat qui répond à tous mes objectifs. Dans toute négociation commerciale, il y a un va-et-vient entre deux parties qui en arrivent à un compromis sur tous les points.

Serez-vous d'accord pour dire que l'approche de libre marché que nous proposons est dans l'intérêt supérieur des entreprises canadiennes, qu'il s'agisse des expéditeurs ou des compagnies de chemin de fer, et que nous donnons aux uns et aux autres la possibilité d'utiliser leurs forces de leur mieux pour stimuler la croissance économique du pays?

• (1610)

L'hon. Denis Lebel: Absolument. Notre objectif, dans ce projet de loi, est que les deux parties arrivent à s'entendre. Il serait certainement contre-productif de ne pas respecter les ententes déjà signées. Ces ententes arriveront à échéance dans un an ou deux, d'après l'information dont nous disposons, et les parties pourront alors signer une autre entente. Si elles ont déjà eu une entente, elles en signeront probablement une autre. Heureusement, la liberté de marché existe, et, comme je l'ai dit, nous n'avons qu'un seul objectif. Ce sera bon pour l'économie canadienne, pour la création d'emplois, cela permettra à nos enfants et nos petits-enfants de rester dans les

régions où il y aura plus d'emplois pour eux. C'est pourquoi nous pensons qu'il faut respecter les contrats déjà signés.

M. Lawrence Toet: Très bien. Mes enfants et, je l'espère, les petits-enfants que j'aurai bientôt, seraient heureux de l'entendre.

J'aimerais que nous parlions un peu des amendes. L'amende de 100 000 \$ a déjà été mentionnée à quelques reprises. D'après certaines questions qui ont été posées, il semble que cela soit perçu comme une source de recettes pour le gouvernement.

Pour ma part, et je me demande si vous êtes d'accord ou non avec moi, j'y vois plutôt la volonté de s'assurer que les compagnies de chemin de fer seront deux fois plus motivées à remplir leurs obligations. Elles ont une motivation. Je pense que la motivation commerciale est probablement la principale de toute manière. Quiconque veut diriger une entreprise, je le suppose, veut la diriger convenablement. Il veut diriger ses affaires de manière à être respecté par toutes les parties avec qui il transige et, de ce point de vue, il veut également être respecté par ses clients, les expéditeurs, en l'occurrence.

Diriez-vous que l'amende vise davantage à renforcer cette motivation plutôt qu'à être une nouvelle source de recettes? En fait, j'espère que c'est une amende que le gouvernement aura rarement, voire jamais, l'occasion de percevoir.

L'hon. Denis Lebel: Oui. Je pense que les compagnies de chemins de fer ne voudront pas payer l'amende prévue dans ce projet de loi, et les expéditeurs ne feront rien pour que l'amende soit imposée puisque de toute manière l'argent irait au gouvernement. Nous les forçons à s'entendre. C'est ce qu'ils souhaitaient. C'est pourquoi nous y travaillons. Je le répète, au bout du compte, c'est l'économie canadienne qui y gagnera. C'est ce que nous souhaitons.

Je souhaite de bonnes ententes pour les deux parties, et les outils que nous avons créés seront très utiles à cet égard. C'est ce que nous pensons.

M. Lawrence Toet: Il y a une dernière question que j'aimerais aborder, à savoir le délai pour l'arbitrage. Je trouve cela très intéressant. Je trouve que 30 jours c'est un délai très court. Lorsqu'on a suivi le processus... il me semble que ce n'est pas une obligation très lourde pour les expéditeurs de montrer qu'ils ont négocié vraiment intensément, qu'ils se sont engagés dans ce processus. S'ils ne semblent faire aucun progrès, ils peuvent demander l'arbitrage après 30 jours, puis l'arbitre a 45 jours pour rendre sa décision.

À votre point de vue, et d'après les discussions que vous avez eues — et je crois savoir qu'il y a eu de nombreuses discussions avec toutes les parties et les intervenants au fil des années —, diriez-vous que ce court délai sera tout à fait acceptable pour toutes les parties?

L'hon. Denis Lebel: Oui, d'après nos renseignements, c'est sûr que tout le monde voudrait un délai plus court, mais combien de temps est-ce qu'il faut donner à l'arbitre pour qu'il fasse son travail? Les ententes doivent faire l'objet d'un arbitrage. L'arbitre doit prendre en considération bien des facteurs et veiller à ce que les ententes soient justes et raisonnables sur le plan commercial à la fois pour l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer. Nous pensons qu'un délai de 45 jours est approprié.

M. Lawrence Toet: Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Il vous reste un peu plus d'une minute, monsieur Toet.

M. Lawrence Toet: Je pense que je suis trop efficace.

La dernière chose dont j'aimerais parler, j'y ai fait brièvement allusion dans ma dernière question. J'ai l'impression, après avoir lu une partie de la documentation sur ce qui s'est passé au fil des années, qu'il y a eu beaucoup de consultations auprès de tous les intervenants tout au long du processus qui a abouti au projet de loi C-52. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous parler de l'étendue et de la profondeur des consultations? Il serait peut-être intéressant pour le comité de le savoir.

• (1615)

L'hon. Denis Lebel: Comme je l'ai déjà dit, je suis le quatrième ministre des Transports à travailler à ce projet de loi. Nous travaillons avec les intervenants depuis des années afin de rédiger le meilleur projet de loi possible. Le comité a fait du très bon travail, il a rédigé un très bon rapport. Je ne connais pas les chiffres. Avez-vous le chiffre?

Mme Annette Gibbons: Le Comité d'examen des services de transport ferroviaire de marchandises a reçu 140 mémoires.

L'hon. Denis Lebel: C'est beaucoup. Le facilitateur, M. Dinning, a fait un travail incroyable pour consulter la plupart des intervenants dans le processus. Depuis que nous avons annoncé ce projet de loi, nous avons vu la réaction des intervenants, et nous sommes très fiers. Je suis un ancien joueur de balle, comme bon nombre d'entre vous, et c'est sûr que nous ne frapperons pas 4 000 coups sûrs, mais au moins notre approche est très équilibrée. Elle va permettre de corriger bien des choses dans l'économie canadienne.

M. Lawrence Toet: Merci.

Le président: J'ai entendu dire que vous étiez un très bon joueur de balle, monsieur le ministre.

L'hon. Denis Lebel: Je ne sais.

Le président: Je passe maintenant la parole à Mme Morin. Vous avez cinq minutes.

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Merci.

Je vous remercie d'être ici, monsieur le ministre.

Je suis contente de savoir que vous voulez que le projet de loi soit le meilleur possible. Par ailleurs, il me semble que celui-ci ne permet pas aux plus petites entreprises, comme les coopératives de fermes familiales, d'avoir accès aux négociations de contrats de service avec le CN et le CP. Il me semble que c'est encore réservé aux grosses compagnies qui peuvent recevoir les meilleurs services.

Vous allez sûrement me dire qu'ils peuvent aller en arbitrage, mais cela coûte de l'argent. Ce sont encore des coûts pour les petites

entreprises. Comment ce projet de loi assure-t-il la protection des plus petits clients, des entreprises familiales?

J'ai une autre question. J'ai été surprise un peu plus tôt. Mon collègue vous a demandé quelle était la durée des contrats de service qui avaient été signés, et vous avez dit qu'il s'agissait de contrats privés. Cependant, quand mon collègue libéral vous en a parlé, vous avez dit qu'il s'agissait de contrats de un à deux ans. Je suis un peu confuse. Je voudrais savoir si ce sont des contrats privés ou si vous disposez de cette information.

L'hon. Denis Lebel: J'ai bien dit que c'était l'information qu'on m'avait donnée. Votre question est très pertinente, je vous remercie de la poser. Mme Gibbons, qui est en contact quotidiennement avec ces gens, va fournir cette information.

Mme Isabelle Morin: C'est bien.

L'hon. Denis Lebel: Elle ne nous donnera pas d'information sur un contrat en particulier, mais Mme Gibbons a des discussions avec les différents partenaires qui ont conclu des contrats, et on lui a dit que c'étaient des contrats d'un an ou deux. Pour ma part, je n'ai pas vu de contrat.

Mme Isabelle Morin: Je comprends.

L'hon. Denis Lebel: Je ne suis au courant d'aucune entente commerciale particulière. L'information est exacte, n'est-ce pas, madame Gibbons?

Mme Annette Gibbons: Oui, c'est cela. Les compagnies de chemin de fer nous disent que ces ententes sont habituellement d'un an ou deux.

Mme Isabelle Morin: Je vous remercie.

L'hon. Denis Lebel: Chaque fois qu'une organisation ou une entreprise va faire une demande, les compagnies ferroviaires vont devoir travailler sur une entente possible. Le projet de loi ne mentionne pas la taille de l'entreprise. Il pourrait s'agir d'une coopérative agricole de ma région ou de la vôtre. On indique que si une entreprise veut conclure une entente commerciale avec une compagnie ferroviaire qui dessert la région, qu'il s'agisse de lignes courtes ou de n'importe quoi d'autre de compétence fédérale, les compagnies ferroviaires vont devoir répondre à la demande de cette entreprise.

La façon dont vous posez la question est intéressante. Les demandes d'entente commerciale provenant de très petites entreprises ne seront peut-être pas les mêmes que celles d'une entreprise qui exporte des tonnes et des tonnes de produits ailleurs dans le monde. C'est la raison pour laquelle le projet de loi n'impose pas une solution de manière uniforme pour les demandes d'entente commerciale. On laisse la latitude nécessaire aux partenaires commerciaux pour conclure une entente qui réponde à leurs besoins. On laisse aussi la latitude nécessaire à l'arbitre, bien qu'on espère qu'il n'y ait pas d'arbitrage, pour analyser le tout à partir de critères qui vont laisser aux entreprises ou aux compagnies ferroviaires le loisir d'en venir à une entente.

[Traduction]

Le président: Monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Je vais prendre le reste du temps accordé à Mme Morin.

Monsieur le ministre, j'ai deux questions.

Une petite entreprise sera moins en mesure d'assumer les coûts du processus d'arbitrage, qui peuvent être assez élevés, qu'une grande entreprise. En Ontario, un arbitre demande de 4 000 à 5 000 \$ par jour d'honoraires. Si une audience dure même juste une partie de cette période de 45 à 65 jours, le coût peut rapidement atteindre 100 000 \$ ou plus, sans compter les frais d'avocat de la petite entreprise. Une petite entreprise aura beaucoup plus de difficulté à se mesurer à une société multimilliardaire comme le CN ou le CP, et ce projet de loi ne prévoit aucune aide pour ces sociétés.

Je voudrais savoir deux choses. Accepteriez-vous d'offrir de l'aide aux petites entreprises, peut-être en utilisant le montant des amendes administratives pour lancer le régime d'arbitrage? Ainsi, si vous imposez des amendes, au lieu de verser le montant dans le Trésor, l'argent pourrait aider à lancer le processus.

L'autre question, si vous le permettez, est la suivante. Est-ce que votre ministère va aider le Canadien Pacifique dans son projet de construction d'un tunnel sous la rivière Détroit, entre Détroit et Windsor? Comme vous avez aidé pour la construction du pont, allez-vous en faire de même pour le tunnel?

•(1620)

L'hon. Denis Lebel: Nous pensons que nous devons laisser les entreprises privées gérer leurs propres affaires. Nous allons suivre ce dossier, mais c'est une décision commerciale qui appartient au CP. Nous verrons ce que cela donnera.

Pour ce qui est de la taille des entreprises, aucune d'entre elles ne veut engager le processus de négociation d'une entente avec une compagnie de chemin de fer pour que la question soit réglée par un arbitre. Bien sûr, les petites entreprises, les petites organisations, vont exprimer leurs besoins, mais, au départ, elles ne voudront pas s'adresser à un arbitre et devoir attendre 45 jours avant d'obtenir une entente. Nous pensons que ce genre d'entreprises voudra obtenir certaines choses, mais qu'ils sauront qu'elle est leur capacité pour gérer ce genre d'entente.

Bien sûr, la discussion n'est pas la même dans le cas des grandes entreprises, mais elles laisseront la libre entreprise faire ses choix. C'est ça le libre marché. Nous savons ce que j'ai dit à cet égard. Il arrive que des entreprises s'inquiètent de la prestation de leur service, parfois il n'y a qu'un fournisseur. C'est pourquoi nous voulons qu'ils négocient une entente. Mais, à tout le moins, nous allons laisser les entreprises discuter entre elles. Nous ne pensons pas que cela leur posera de problème. Ensuite, nous pourrions décider de ce qui doit arriver.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à M. Holder. Vous avez cinq minutes.

M. Ed Holder (London-Ouest, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie nos invités d'être venus ici aujourd'hui.

Monsieur le ministre, c'est un plaisir de vous accueillir au comité. Vous avez mentionné que vous êtes le quatrième ministre à vous occuper de cette question, elle est enfin en train d'être réglée et je vous félicite, ainsi que votre personnel, de l'avoir amenée jusqu'à cette étape.

J'imagine que les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs savent que ce projet de loi s'en venait. J'aimerais que vous me disiez si vous avez une idée de la relation qui existe à l'heure actuelle entre les chemins de fer et les expéditeurs. De toute évidence, on en est arrivés là à cause de problèmes qu'on a jugés être graves, mais j'aimerais savoir ce que vous en pensez. Maintenant que ce projet de loi a été déposé, avez-vous une idée de ce qu'est leur relation? En

d'autres mots, s'est-elle améliorée? Est-ce que leurs interactions se sont améliorées? Est-ce que les ententes de service sont proposées souvent? Savez-vous ce qu'il en est à cette étape?

L'hon. Denis Lebel: Oui, bien sûr, nous avons engagé ce processus parce qu'ils avaient des problèmes. Depuis le début du processus, comme nous l'avons déjà dit, nous savons que les chemins de fer ont grandement amélioré la qualité de leur service et qu'ils ont maintenant des ententes avec de nombreuses entreprises.

Depuis que nous avons annoncé ce projet de loi, les réactions de part et d'autre ont été très bonnes. Nous sommes convaincus que ces ententes seront très utiles. Nous savons que dans certaines régions du pays il y a un monopole. Ce genre d'entente, que les expéditeurs souhaitent depuis de nombreuses années, sera très utile.

M. Ed Holder: J'aimerais poser une question, mais peut-être d'une manière un peu différente. Vous nous avez parlé, en réponse à diverses questions qui vous ont été posées, des obligations des chemins de fer à l'égard des expéditeurs, et j'aimerais renverser la situation. Est-ce que cela impose des obligations de la part des expéditeurs envers les chemins de fer? Est-ce que vous demandez aux expéditeurs de faire quelque chose, malgré les difficultés qu'ils ont eues dans le passé? J'aimerais savoir ce qu'il en est.

Peut-être que vous, ou vos collaborateurs, pourriez nous le dire.

L'hon. Denis Lebel: Comme nous le savons, lorsqu'une entente est signée, les deux parties doivent tenir leurs engagements, mais je vais demander à Annette de vous répondre.

Mme Annette Gibbons: Les seules obligations de l'expéditeur seront opérationnelles. Par exemple, pour qu'une compagnie de chemin de fer livre des wagons à l'expéditeur, celui-ci doit être là et prêt à charger les wagons. L'expéditeur doit avoir une équipe sur place.

Si l'expéditeur a demandé certains éléments de service dans l'entente, le projet de loi prévoit que l'arbitre pourra déterminer si l'expéditeur a des obligations opérationnelles à remplir et les inscrire dans l'entente.

•(1625)

M. Ed Holder: J'aimerais poursuivre dans la même veine.

Si pour une raison quelconque un expéditeur ne remplit pas une exigence de l'entente de service, mettons — j'invente — qu'il prend trop de temps pour charger un wagon ou qu'il fait autre chose qui ralentit le processus, est-ce que l'arbitre pourrait lui imposer des dommages-intérêts punitifs? Comment cela serait-il perçu si l'expéditeur était dans son tort?

J'essaie simplement de me faire une idée équilibrée du fonctionnement de ce processus.

Mme Annette Gibbons: Le projet de loi ne prévoit aucune conséquence particulière pour l'expéditeur dans l'entente de service qui fait l'objet d'un arbitrage. Si la compagnie de chemin de fer trouve que l'expéditeur ne respecte pas l'entente, elle devra s'occuper elle-même du problème. Par exemple, dans le cas d'un manquement grave, elle pourra poursuivre l'expéditeur devant les tribunaux.

M. Ed Holder: Donc, en dehors de l'arbitrage, c'est pas mal la même chose. Si l'expéditeur estime qu'il a un grief, il a des recours autres que l'arbitrage. Soyons clairs encore une fois, l'amende que peut imposer l'arbitre n'est pas punitive, elle est simplement... Ce n'est pas une question de dommages-intérêts.

Mme Annette Gibbons: Non, ce n'est pas une question de dommages-intérêts.

M. Ed Holder: C'est une question de conformité.

Mme Annette Gibbons: En effet.

M. Ed Holder: J'ai une question étrange.

Monsieur le ministre, si je me rappelle bien, vous avez dit que ce projet de loi ne s'appliquerait pas, si j'ai bien compris, aux compagnies de chemin de fer qui fournissent des services au Canada.

Puis-je vous poser une question tout à fait terrible? Qu'arriverait-il si une de ces compagnies de chemin de fer, par exemple le CP, était vendue à des Américains et voulait ensuite...? Espérons que cela ne se produira jamais, mais supposons que cela se produise. Serait-elle soudainement soustraite à l'application de cette loi?

Que ce soit clair, je ne les encourage pas à faire cela.

M. Alain Langlois: Le projet de loi s'applique à toutes les compagnies de chemin de fer canadiennes de compétence fédérale. Que la compagnie soit américaine, qu'elle soit canadienne, si elle fonctionne au Canada sous l'autorité du gouvernement fédéral, le projet de loi s'applique.

Ce que le ministre a dit c'est que ni le gouvernement, ni l'office, ni l'arbitre ne pourront imposer d'obligation à l'égard de services fournis aux États-Unis.

M. Ed Holder: Je comprends.

M. Alain Langlois: Mais, une compagnie de chemin de fer américaine qui offre des services au Canada sera assujettie à la loi. Ainsi, elle aura une obligation relativement à ses activités canadiennes.

M. Ed Holder: Je vous remercie de cet éclaircissement.

Je sais que mon temps est presque écoulé.

Le montant de l'amende applicable à une contravention est plafonné à 100 000 \$. Est-ce que le projet de loi prévoit des sanctions pour des problèmes qui se répètent? Supposons qu'il s'agisse du même expéditeur et de la même compagnie de chemin de fer. Est-ce que le montant de 100 000 \$ est un plafond, ou les sanctions multiples pourront-elles être imposées en cas de récidive, sachant que vous souhaitez n'être jamais obligé d'avoir recours à cette disposition?

L'hon. Denis Lebel: Ce montant de 100 000 \$ est un maximum, et il n'est pas automatique. Cela dépend de la contravention. L'amende peut être de 10 000 ou 25 000 \$, selon la décision de l'arbitre, pour chaque infraction.

M. Ed Holder: Merci beaucoup.

Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur le ministre, je sais que vous devrez nous quitter très bientôt.

Madame Chow, vous avez le temps de poser une question.

Mme Olivia Chow: Je ne suis pas sûre d'avoir obtenu une réponse à la dernière question que j'ai posée.

La nécessité d'un examen des coûts du transport a fait l'objet d'abondantes discussions. C'est une idée qui circule depuis quelques années. Pendant la consultation des intervenants, chaque groupe a soulevé la question du prix, du coût réel.

Tout à l'heure, je vous ai demandé si vous aviez l'intention de faire un examen complet des coûts du transport ferroviaire des céréales.

Les agriculteurs sont nombreux à dire que le coût est trop élevé pour eux, et que le CN et le CP peuvent fixer n'importe quel prix

puisque ces entreprises détiennent le monopole. Ils disent n'avoir aucun choix. Ils ne peuvent pas simplement utiliser des camions. Cela leur coûte des millions de dollars, en partie parce qu'ils n'arrivent pas toujours à temps aux conteneurs.

Avez-vous l'intention d'examiner les coûts?

L'hon. Denis Lebel: Pour le moment, nous nous concentrons sur ce projet de loi. C'est notre principal objectif. C'est ce qui nous occupe pour le moment.

Ces entreprises font des affaires ensemble. Elles doivent respecter les ententes qu'elles ont signées. Nous continuons à les encourager à signer ce genre d'entente.

Ce que nous ferons à l'avenir... Je pense que nous avons commencé certains examens, mais pour le moment...

Avez-vous...?

Mme Annette Gibbons: Non, il y a juste l'arbitrage sur l'offre finale.

L'hon. Denis Lebel: En effet, l'arbitrage sur l'offre finale. Pour le moment, nous concentrons nos efforts sur ce projet de loi et nous préférons en rester à cela pour le moment.

Le président: Vous pouvez poser une courte question complémentaire.

Mme Olivia Chow: Comme il y a un monopole, l'une des parties a tout le pouvoir alors que l'autre partie, les clients et les expéditeurs, n'en a aucun. C'est pourquoi nous examinons ce projet de loi, pour nous assurer qu'il est équilibré et que les règles du jeu sont équitables.

On nous a dit que les frais d'avocat seront peut-être trop élevés, surtout pour les petits clients, que les délais seront peut-être trop longs, ce qui pourrait dissuader les petits expéditeurs.

Qu'allez-vous faire pour les protéger? Ils disent qu'ils ont désespérément besoin de l'aide du gouvernement.

• (1630)

L'hon. Denis Lebel: Toutes les parties prenantes ont participé à ce processus pendant des années. Nous avons vu leur réaction après l'annonce du projet de loi C-52. Nous avons proposé ce projet de loi pour leur donner la souplesse de conclure des ententes commerciales. C'est ce qu'ils voulaient. Nous allons les laisser conclure ce type d'ententes. On aura recours à l'arbitrage uniquement lorsqu'ils ne seront pas en mesure de conclure d'entente.

Nous sommes convaincus que c'est le bon outil pour venir en aide à l'économie canadienne.

Le président: Sur ce, monsieur le ministre, je sais que vous devez nous quitter.

Nous vous sommes reconnaissants d'avoir pris le temps de venir comparaître malgré votre emploi du temps chargé.

L'hon. Denis Lebel: Merci.

Le président: Nous allons suspendre la séance pendant quelques minutes afin de permettre au ministre de quitter la salle. Nous aurons ensuite d'autres questions destinées au ministère.

• (1630)

(Pause)

• (1630)

Le président: Les membres du comité peuvent-ils regagner la table, s'il vous plaît.

Madame Gibbons et monsieur Langlois, merci d'être restés parmi nous.

Nous allons de nouveau céder la parole à madame Chow, qui dispose de cinq minutes.

• (1635)

Mme Olivia Chow: Un communiqué de presse de votre ministère daté du 18 mars 2011 indique que le gouvernement avait l'intention de prendre des mesures supplémentaires pour améliorer le rendement de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire. À ce moment-là, on avait pris l'engagement de créer une table sur la chaîne d'approvisionnement en produits de base pour régler les problèmes d'ordre logistique et élaborer une matrice de rendement visant à améliorer la compétitivité, et afin d'effectuer une analyse approfondie de la chaîne d'approvisionnement en céréales en collaboration avec Agriculture et Agroalimentaire Canada.

J'étais sur le point d'arriver à cette question pour le ministre, mais j'ai manqué de temps. Qu'en est-il de ces deux initiatives? Mars 2011 est écoulé depuis longtemps.

Mme Annette Gibbons: La table sur la chaîne d'approvisionnement en produits de base est quelque chose que le ministère a l'intention de mettre sur pied et de rendre opérationnel au printemps. Nous avons fait des travaux préparatoires dans ce sens. L'objectif est d'entrer en contact avec les parties prenantes afin de former le groupe dans les semaines à venir.

Pour ce qui est de l'étude de la chaîne d'approvisionnement, on en est presque à l'étape finale. Nous allons examiner une ébauche de rapport final, et nous nous attendons à terminer le tout d'ici fin mars.

Mme Olivia Chow: Pour ce qui est de l'échéancier que vous avez l'intention de suivre, du plan de travail, du rapport de l'étude sur la chaîne d'approvisionnement une fois que le ministre l'aura vu, seriez-vous en mesure de déposer cela au comité afin que nous puissions établir des liens et obtenir un bon aperçu de la situation? Est-ce quelque chose que vous seriez en mesure de faire?

Mme Annette Gibbons: L'objectif est de rendre public le rapport de l'étude sur la chaîne d'approvisionnement en céréales.

Mme Olivia Chow: Quand, approximativement, pensez-vous rendre ce rapport public?

Mme Annette Gibbons: Je ne peux vraiment pas vous donner de date exacte. Je sais que nous nous attendons à ce que le rapport soit terminé vers la fin de l'exercice, donc vers fin mars. Je ne sais pas si, à ce moment-là, il s'agira véritablement d'un document final à proprement parler, mais on s'attend à ce que cela soit pratiquement terminé d'ici là. C'est au gouvernement que reviendra la décision de déterminer quand il sera prêt à être publié.

Mme Olivia Chow: Pour ce qui est des consultations et de la discussion avec les parties prenantes, une fois le rapport publié, quel est votre plan une fois que le rapport aura été terminé?

Mme Annette Gibbons: Il est certain que l'on peut s'attendre à ce que la table sur la chaîne d'approvisionnement en produits de base fournisse une tribune si les parties prenantes souhaitent aborder certaines questions soulevées à la table sur la chaîne d'approvisionnement en céréales. Il est certain que la table sur la chaîne d'approvisionnement en produits de base a pour objectif d'englober le secteur céréalier, de même que d'autres produits de base, ce qui nous donnerait l'occasion d'aborder les questions qui sont soulevées dans cette étude.

Mme Olivia Chow: Y a-t-il une discussion concernant ce que vous prévoyez faire avec les fonds recueillis? A-t-on une idée du montant que cela pourrait représenter?

Mme Annette Gibbons: Les sanctions pécuniaires?

Mme Olivia Chow: J'aimerais revenir aux sanctions recueillies par le gouvernement à la suite de décisions d'arbitrage. Avez-vous une idée du montant annuel découlant de ces sanctions imposées par arbitrage de contrats?

Mme Annette Gibbons: Nous n'en avons vraiment aucune idée. Le gouvernement s'attend à ce que l'on tente de respecter les ententes imposées par l'arbitre. Les montants précis seront acheminés au Trésor. C'est une procédure caractéristique des régimes de sanctions pécuniaires administratives, et ces fonds ne sont pas affectés à quelque activité précise que ce soit.

Mme Olivia Chow: Pourrait-il y avoir des obstacles juridiques qui empêcheraient de distinguer ces fonds des recettes générales?

Mme Annette Gibbons: Je ne peux vraiment pas répondre à cette question. À ma connaissance... Je sais simplement que ce genre de systèmes existent en vertu d'autres lois. Ce que je comprends, c'est que ces fonds sont acheminés au Trésor. Ils ne sont pas affectés à quelque objectif précis que ce soit.

• (1640)

Mme Olivia Chow: Je sais que le ministre a déjà dit qu'une approche unique ne convenait pas à tous, mais l'examen des parties prenantes a très clairement indiqué qu'un genre de modèle de lignes directrices serait en place afin de servir de point de départ aux contrats de service. Cela économiserait beaucoup de temps. Cela économiserait beaucoup d'argent. Cela éviterait beaucoup de négociations inutiles, et c'est la raison pour laquelle il existe au moins un genre de cadre normalisé de base. Pourquoi cela n'est-il pas prévu dans le projet de loi?

Mme Annette Gibbons: La façon dont le projet de loi est libellé est très conforme aux autres dispositions relatives aux services ferroviaires dans la loi. Il n'y a pas de description vraiment détaillée des services en pratique. Je vous dirigerai vers l'article 113 qui est la principale disposition en vertu de laquelle les chemins de fer sont tenus de fournir des services aux expéditeurs. Ce n'est pas un long article. Il établit simplement que les compagnies de chemin de fer doivent fournir des conditions adéquates pour le trafic ferroviaire. Essentiellement, le libellé du projet de loi fait référence à l'article 113.

Pour ce qui est d'un modèle précis, en pratique, on fait référence à des éléments plus détaillés sur le service dans le rapport que M. Jim Dinning a préparé à titre de facilitateur d'ententes de service et d'agent de résolution des différends commerciaux...

Mme Olivia Chow: Y a-t-il une raison pour laquelle cela ne figure pas dans le projet de loi?

Mme Annette Gibbons: Pour les nouvelles dispositions, nous avons décidé de suivre la même approche que celle qui a été suivie pour les dispositions existantes portant sur le service dans la loi, afin de s'en tenir à un niveau assez élevé.

Le président: Votre temps est écoulé, madame Chow.

Monsieur Goodale, vous avez sept minutes.

L'hon. Ralph Goodale: Merci beaucoup, monsieur le président.

Afin d'examiner de plus près un certain nombre de ces points, je commencerai par retourner à la question des contrats confidentiels qui pourraient déjà exister, mais de toute évidence, de par leur nature même, ils sont confidentiels et on n'a donc aucune certitude. Si vous examinez, dans le projet de loi, l'alinéa 169.31(3)a, cela se trouve dans l'article qui fait référence à ces contrats et qui empêche une demande d'arbitrage lorsque ces contrats existent.

Je pense qu'il serait rassurant pour le comité de voir le ministère consulter de façon un peu plus large les compagnies ferroviaires et la coalition des expéditeurs afin de nous donner une meilleure idée du nombre d'ententes qui existent déjà. S'agit-il de 8 ou de 10? Y en a-t-il 200? Combien y en a-t-il? Combien dépassent le délai d'un an ou deux, auquel le ministre a fait référence. Y a-t-il des contrats de 5 ou de 10 ans, par exemple? Si le ministère avait des chiffres à nous donner là-dessus, je pense que cela nous rassurerait quant à l'ampleur de la lacune que cela représente pour ce qui est de l'accès à l'arbitrage. Je me demande si le ministère pouvait envisager cela.

Deuxièmement, j'aimerais connaître les observations que vous avez à formuler sur les répercussions de ce projet de loi pour les exploitants de chemins de fer d'intérêt local. Y a-t-il quoi que ce soit dans ce projet de loi qui ait des répercussions directes ou indirectes sur ces organisations qui sont habituellement détenues par des exploitants agricoles ou des collectivités et qui exploitent les réseaux ferroviaires d'intérêt local, ou sont-ils entièrement exemptés de tout ce que prévoit le projet de loi C-52?

Troisièmement, je me demandais si vous pouviez nous aider à mieux comprendre le nouveau paragraphe proposé qui apparaît en page 12 du projet de loi à l'article 177, qui est l'article qui traite des sanctions. Cet article établit que « l'Office peut, par règlement... désigner » certains éléments qui déclenchent des sanctions, et le montant des sanctions est « plafonné à 100 000 \$ ». J'aimerais en savoir davantage sur ce qui déclenche une sanction et qui prend cette décision.

Si vous avez un contrat commercial et que l'une des parties a un différend avec l'autre, il y a normalement une poursuite et le recours à un tribunal, mais pour ces sanctions, qui va décider qu'une violation a eu lieu, ou, pour reprendre le libellé de cet article, si une « contravention » a eu lieu? Comment le décideur est-il informé de cette contravention? Il revient à une partie ou à l'autre de déposer une plainte à l'OTC, qui décide ensuite s'il y a eu contravention ou non, et dans le cas où il y a eu contravention, quel sera le niveau de la sanction? Cette sanction ne sera-t-elle pas d'un maximum de 100 000 \$? Je pense que nous avons besoin d'éclaircissement sur le fonctionnement de ces sanctions.

Ma quatrième question, que je vais vous poser, mais je vous demanderais de répondre à toutes mes questions, est la suivante: étant donné qu'il s'agit d'une toute nouvelle loi qui concerne un domaine miné de plaintes depuis un certain nombre d'années, serait-il une bonne idée de dire que le ministère pourrait, en deux, trois ou cinq ans, examiner les répercussions concrètes de ce projet de loi afin de déterminer si les systèmes d'arbitrage fonctionnent?

Par exemple, ne s'agit-il là que d'une toile de fond et des ententes commerciales sont en cours d'élaboration sans que personne ne doive avoir recours à la loi? Cette loi fonctionne-t-elle comme prévu? Les expéditeurs trouvent-ils le processus d'arbitrage accessible lorsqu'ils en ont besoin, ou y a-t-il des obstacles financiers ou administratifs qui les y empêchent? Serait-il une bonne idée d'inclure dans la loi une disposition selon laquelle l'aspect pratique de cette loi fera l'objet d'un examen d'ici quelques années afin de voir si cela fonctionne comme le gouvernement l'espère?

• (1645)

Mme Annette Gibbons: Je commencerai par la dernière question et je vais soulever un certain nombre de points.

L'office fera rapport sur le recours à cette disposition, il est donc certain que son rapport annuel donnera une idée de nombre de cas d'arbitrage entendus.

Pour ce qui est du recours aux accords d'arbitrage, il est certain que le ministère et le ministre communiquent fréquemment avec les compagnies ferroviaires et les expéditeurs et qu'ils nous donnent une bonne idée des changements que l'on observe sur le terrain.

Le dernier point que j'aimerais soulever à ce sujet, c'est que la Loi sur les transports du Canada doit faire l'objet d'un examen en 2015. Nous nous attendons à ce que les parties prenantes se prononcent sur la façon dont cette nouvelle disposition sur les accords de service fonctionne en pratique dans le cadre des discussions entourant cet examen. C'est un examen obligatoire.

Pour ce qui est de votre troisième question, concernant les sanctions, l'office pense qu'on a l'intention de préparer des règlements pour mettre en oeuvre le régime de sanctions pécuniaires administratives pour les accords de service faisant l'objet d'un arbitrage. Pour ce qui est des éléments qui déclenchent une sanction et de qui prend la décision, ce sont essentiellement les accords de service mêmes qui vont fournir le cadre déterminant des sanctions précises qui pourraient s'appliquer dans chaque cas.

Pour vous donner un exemple, si l'accord de service prévoit que la compagnie de chemin de fer offre à l'expéditeur des services qui respectent une norme de rendement tel jour de la semaine ou qu'elle fournira un certain nombre de wagons, c'est ce qui permettra de déterminer, ainsi, s'il y a violation ou non.

Vous avez demandé à qui il reviendrait de prendre cette décision. Cette décision reviendrait à l'expéditeur qui prétend qu'il y a eu violation. L'expéditeur entrerait en contact avec l'office. L'office aurait le pouvoir d'effectuer une enquête sur l'évaluation de la situation par l'expéditeur. Elle chercherait à obtenir des preuves pour déterminer s'il y a eu violation ou non. Si c'est le cas, il serait en mesure d'imposer une sanction pécuniaire administrative. Cela serait porté à l'attention de l'office par l'expéditeur, et l'office effectuerait ensuite l'évaluation.

Pour ce qui est de votre deuxième question sur les lignes d'intérêt locales, ces lignes sont tenues de respecter l'exigence d'offrir aux expéditeurs un accord de service si elles sont réglementées à l'échelon fédéral. Nous n'avons pas de chiffre exact, mais il y a selon nous de 20 à 25 chemins de fer d'intérêt local réglementés à l'échelon fédéral. Ils devront respecter cette disposition en offrant des accords de service aux expéditeurs qui en demandent un.

Pour ce qui est des expéditeurs, je pense que vous avez peut-être fait référence aux chargeurs de wagons de producteurs et au fait de savoir s'ils sont admissibles ou non. C'est évidemment le cas. Une organisation de chargement de wagons de producteurs est un expéditeur et peut obtenir un accord de service, que ce soit avec un chemin de fer d'intérêt local ou un chemin de fer de classe 1.

Pour ce qui est des statistiques, du nombre de chemins de fer qui ont des contrats confidentiels d'une durée supérieure à un ou deux ans, nous n'avons vraiment pas de détails là-dessus en raison de la nature confidentielle de ces contrats. Ce que nous savons d'après les chemins de fer, ce qu'ils nous disent, c'est que la grande majorité des ententes, les contrats qu'ils signent avec les expéditeurs, sont pour des périodes d'un à deux ans. Nous savons qu'il existe des ententes portant sur des périodes plus longues, mais d'après ce que les compagnies ferroviaires nous ont dit, il ne s'agit que de la minorité. Ces ententes sont généralement d'une durée plus courte.

• (1650)

Le président: Merci.

Monsieur Poilievre, vous avez sept minutes.

M. Pierre Poilievre: Pour ce qui est des tarifs, pouvez-vous nous parler du cadre existant pour la gestion des différends en matière de tarifs, plus particulièrement pour les produits de base agricoles?

Mme Annette Gibbons: Les tarifs sont généralement déterminés par les compagnies ferroviaires. Ils sont publiés dans un barème. Parallèlement, il y a très souvent des contrats confidentiels en vertu desquels un expéditeur et une compagnie ferroviaire négocient un tarif qui est différent du tarif énoncé dans le barème.

Dans le secteur céréalier — et c'est le seul secteur où cela s'applique — il y a un plafond sur les recettes totales que la compagnie ferroviaire peut tirer du déplacement de céréales dans une année civile. La loi prévoit une formule qui permet de déterminer cette quantité, et bien sûr, cela varie. Certains facteurs influencent le volume qui peut être déplacé année après année. On tient aussi compte d'un facteur d'inflation. Il y a donc un plafonnement des recettes pour le secteur céréalier.

En général, lorsque les expéditeurs ne sont pas satisfaits des tarifs qu'ils paient pour obtenir le service ferroviaire, ils ont accès à une disposition d'arbitrage finale prévue par la loi, et cela est différent, et cela va le rester, de la nouvelle disposition sur les accords de service.

M. Pierre Poilievre: Rien de cela ne sera supprimé par le projet de loi dont la Chambre est saisie.

Mme Annette Gibbons: Non.

Le gouvernement a été très clair lorsqu'il a lancé les consultations pour élaborer la nouvelle disposition sur le fait qu'on n'apporterait aucun changement aux dispositions existantes de la loi.

M. Pierre Poilievre: Merci.

J'aimerais maintenant céder la parole à M. Daniel.

M. Joe Daniel (Don Valley-Est, PCC): Merci aux témoins.

J'aimerais revenir à la question des sanctions pécuniaires dont nous avons parlé. Existe-t-il des lignes directrices sur la manière dont on détermine si une violation a bel et bien eu lieu? Les répercussions de ce que nous avons ici laissent penser que l'on peut avoir plusieurs violations dans le cadre d'une seule entente. Pouvez-vous nous en parler davantage?

Mme Annette Gibbons: On peut avoir plusieurs violations.

Une fois encore, c'est l'accord de service qui a fait l'objet de l'arbitrage, et qui sera différent d'un expéditeur à l'autre, qui établira le cadre qui déterminera les obligations de la compagnie ferroviaire en matière de service envers l'expéditeur. On y prévoit certains détails, comme la journée du service, l'heure du service, et on y prévoit comment on s'entendra si la compagnie ferroviaire ne peut offrir le service, s'il y a eu une avalanche, ou quoi que ce soit d'autre. On prévoit un protocole de reprise du service.

Tous ces éléments peuvent être établis dans l'accord de service. Différents paramètres permettront de déterminer si la compagnie ferroviaire respecte l'accord. Par exemple, si le service est censé être fourni un certain jour et qu'il est censé y avoir un certain nombre de wagons, si ces deux critères ne sont pas respectés, l'office aurait le pouvoir de déterminer s'il s'agit d'une ou de deux violations.

C'est à l'office qu'il revient de déterminer, sur la base des modalités de l'accord précis, ce qui, selon un expéditeur, a été violé. Cela dépend, au cas par cas, mais s'il y a plusieurs exigences, il y a certainement la marge de manoeuvre nécessaire pour que l'expéditeur puisse prétendre qu'il y a eu plusieurs violations et pour que l'office puisse appliquer plusieurs sanctions pécuniaires administratives dans un cas en particulier.

● (1655)

M. Joe Daniel: Par exemple, si on respecte l'ensemble de l'accord, mais que 10 p. 100 des wagons ne répondent pas aux normes de qualité — les portes ne fonctionnent pas; il y a des trous, ou quoi que ce soit — cela peut-il être une violation? En d'autres termes, un certain nombre de wagons ne sont pas utilisables. Existe-t-il une définition de cela?

Mme Annette Gibbons: Il est fait référence à ce qui est dit dans l'accord et aux normes en matière de qualité des wagons.

Si cela est prévu dans l'accord et que cela n'est pas respecté, l'office peut évaluer s'il y a eu violation ou non.

M. Joe Daniel: Pensez-vous que cela va permettre de s'assurer que les compagnies ferroviaires rendent effectivement des comptes pour ce qui est d'offrir le bon niveau de service?

Mme Annette Gibbons: L'objectif du Régime de sanctions pécuniaires administratives était de mettre en place un mécanisme de responsabilisation.

M. Joe Daniel: Pour changer un peu de sujet, l'arbitre examinera si les expéditeurs ont accès à d'autres moyens de transport ou à des moyens de transport plus concurrentiels. Ces choix en matière de transport peuvent ne pas avoir besoin de ce recours autant que quelqu'un qui se trouve dans une zone éloignée et qui n'a donc pas de choix.

Quelles sont les préoccupations qui sont associées au fait qu'un arbitre examine si les expéditeurs ont des options?

Mme Annette Gibbons: Ce facteur précis, en quelque sorte, dont l'arbitre tiendra compte fait partie de plusieurs facteurs permettant de prendre en considération le fait que les expéditeurs sont distincts les uns des autres, et que la situation et les besoins de ceux-ci diffèrent selon leur cas unique.

La décision d'arbitrage ne saurait être une solution unique. La présence de ce facteur précis dans le projet de loi reflète le fait qu'on peut s'attendre à ce que la situation d'un expéditeur qui a accès à trois chemins de fer en zone urbaine soit différente, d'un point de vue pratique, de celle d'un expéditeur qui n'a accès qu'à un chemin de fer et qui n'a donc qu'un seul choix en matière de transport, car, par exemple, le transport par camion n'est pas viable dans la zone reculée où il se trouve. Cette disposition permet à l'arbitre de tenir compte de ces différences et de les refléter dans l'accord de service.

J'ajouterais que cette disposition, sur l'accès à l'arbitrage, est à la disposition de tous les expéditeurs, qu'ils aient accès à des choix concurrentiels ou non. Tout expéditeur peut s'en prévaloir.

Cela signifie que ce n'est pas un obstacle pour obtenir réparation. L'expéditeur peut avoir accès aux réparations. C'est simplement quelque chose dont l'arbitre tiendra compte.

Le président: Votre temps est écoulé. C'était le temps de M. Poilievre, mais vous avez votre propre temps à hauteur de sept minutes. Je ne sais pas si vous voulez continuer ou si vous souhaitez laisser la parole à quelqu'un d'autre.

D'accord, poursuivez, monsieur Daniel.

M. Joe Daniel: De par son libellé, le projet de loi semble presque être favorable aux expéditeurs plutôt que de tenter de parvenir à une solution équitable. Étant donné qu'une entreprise de réseau de chemins de fer est obligée d'offrir ses services à tous les expéditeurs, pourquoi ces derniers pensent-ils qu'on ne devrait pas en tenir compte?

Mme Annette Gibbons: La liste de facteurs dont un arbitre doit tenir compte permet de saisir les besoins d'un expéditeur particulier. Cela permet aussi de saisir le fait que la compagnie ferroviaire a l'obligation, en vertu d'une autre disposition de la Loi sur les transports au Canada, d'offrir ses services à tous les expéditeurs. L'objectif est de s'assurer que l'arbitre tient vraiment compte des exigences particulières de l'expéditeur ainsi que le fait que la compagnie ferroviaire a une obligation plus large d'offrir ses services à tous les expéditeurs. En pratique, cela permet de s'assurer de l'exploitation d'un réseau efficace pour tout le monde. La présence de ces deux facteurs vise à trouver une solution qui permet à la compagnie ferroviaire d'exploiter le réseau tout en permettant aux expéditeurs qui ont fait une demande d'arbitrage d'obtenir le service dont ils ont besoin.

• (1700)

M. Joe Daniel: Merci. Je vais céder la parole à Lawrence.

Le président: Monsieur Toet.

M. Lawrence Toet: Merci. Je veux rester dans le même ordre d'idée.

D'après ce que je vois, les expéditeurs n'ont pas à prendre d'engagement lorsqu'ils ont recours à l'arbitre, mais ils peuvent le faire, ce qui, de toute évidence, ferait partie du processus de décision de l'arbitre par la suite, pour ce qui est de la décision qu'il convient de prendre concernant l'accord sur le niveau de service.

Y a-t-il quelque considération que ce soit pour les violations qui peuvent être appliquées par l'expéditeur et sur lesquelles il s'est engagé dans le cadre du processus d'arbitrage? Y a-t-il quelque considération que ce soit pour ce qui est de l'application de sanctions, ou peuvent-ils prendre des engagements, ne pas les respecter, et n'être frappés d'aucune sanction quelle qu'elle soit? Est-il correct de dire cela?

M. Alain Langlois: Vous avez raison dans le sens où ils peuvent ou non prendre un engagement. Personne ne peut les y forcer. Si un engagement est pris au moment du dépôt de la demande d'arbitrage, la loi est très claire en ce sens que l'on doit s'engager envers la compagnie ferroviaire de respecter ses engagements pendant la durée de la décision de l'arbitre.

Nous tentons de lier les parties en vertu d'une entente commerciale selon laquelle un expéditeur s'engage à faire telle et telle chose, et un arbitre, selon les engagements pris, rend une décision qui tient compte de ces engagements, et après la décision de l'arbitre, le lien entre les parties est déterminé par les engagements et la décision de l'arbitre. Donc, si l'expéditeur ne respecte pas un engagement et qu'une compagnie ferroviaire se sent lésée de quelque façon que ce soit, cette dernière peut prendre les mesures qu'elle souhaite, dans la même mesure qu'un expéditeur aurait la capacité de le faire en vertu d'un contrat.

Mme Annette Gibbons: Ce qu'impose l'arbitre tiendra lieu de contrat, donc la compagnie ferroviaire a une possibilité de poursuite pour rupture de contrat.

M. Lawrence Toet: D'accord, mais c'est la seule solution, c'est-à-dire d'intenter des poursuites pour rupture de contrat. Ce projet de loi ne prévoit aucune possibilité d'imposition de sanctions sur l'expéditeur. L'expéditeur a les mains libres en vertu de cette loi.

Si l'on parle de certains aspects des soucis de l'expéditeur sur le marché, et ce genre de choses, est-ce pour ça que l'on retrouve ce passage? Est-ce pour rééquilibrer le rapport de force, puisque l'entreprise ferroviaire est le poids lourd et l'expéditeur le poids plume de cette relation? S'agit-il donc d'un contrepoids, pour éviter

l'imposition de pénalités systématiques en vertu de ce processus? En tant qu'homme d'affaires, je pourrais prendre toutes sortes d'engagements irréalistes sachant que je ne serais pas tenu de les respecter et qu'il n'y aurait pas de conséquences, puisqu'il reviendrait à l'entreprise ferroviaire de supporter le fardeau des poursuites judiciaires, ce qui revient extrêmement cher pour les deux parties. Vous pourriez dire que les entreprises ferroviaires ont beaucoup d'argent, mais ils ne veulent pas pour autant s'engager dans des poursuites inutiles.

Peut-être que vous pourrez m'expliquer la chose. Est-ce bien l'idée? Comme M. Daniel l'a bien dit, ça peut paraître juste à première vue, mais être beaucoup plus biaisé à bien y regarder.

Mme Annette Gibbons: Les dispositions concernant les services ferroviaires de la Loi sur les transports au Canada imposent des obligations aux chemins de fer. Ce sont les chemins de fer qui supportent le fardeau, les expéditeurs, eux, n'ont pas d'obligations. Ce projet de loi ne fait qu'adopter la même approche.

M. Lawrence Toet: Je voudrais également avoir des explications sur l'approche adoptée par l'arbitre. D'après ce que j'ai compris, l'arbitre ne se concentre pas sur un seul contrat à la fois. Bien entendu, un différend portera sur un contrat ponctuel, mais l'arbitre devra tenir compte de l'ensemble de la capacité du réseau étant donné l'entente de niveau de service. En d'autres mots, l'arbitre ne peut pas se contenter de prendre un cliché dans le temps et de se dire pour x nombre de wagons, il y a assez de capacité pour respecter ce contrat. L'arbitre doit plutôt tenir compte de l'emplacement de tous les wagons dans l'ensemble du pays, car le champ d'opération est très vaste. Ai-je bien compris?

• (1705)

Mme Annette Gibbons: Les chemins de fer exploitent leurs réseaux un peu comme les réseaux d'autobus. Il faut tenir compte des besoins de tous les acteurs dans l'ensemble du réseau et ensuite d'élaborer un programme qui répondra aux besoins de tous les clients de la façon la plus efficace possible. Ainsi, un arbitre recevant une demande d'un expéditeur devra examiner le besoin de tous les clients du réseau ainsi que des services fournis sur ce réseau.

Si un expéditeur affirme qu'il a absolument besoin de davantage de services pour faire fonctionner son entreprise, et qu'il présente des preuves à l'appui, alors l'arbitre peut faire preuve de jugement.

Le président: Votre temps est expiré.

Nous passons maintenant à M. Sullivan. Vous avez cinq minutes.

M. Mike Sullivan: Merci.

Et merci à nos deux témoins de s'être déplacés.

Je voulais tout simplement vous demander une explication aux fins du compte rendu. L'arbitre ne peut pas statuer sur le prix des services, n'est-ce pas?

Mme Annette Gibbons: C'est exact.

M. Mike Sullivan: Mais l'arbitre peut statuer sur le coût de toute rupture de contrat pour l'expéditeur ou le transporteur, n'est-ce pas? Je vois ici que l'on parle des conditions opérationnelles.

Mme Annette Gibbons: Vous parlez des pénalités?

M. Mike Sullivan: Oui.

Mme Annette Gibbons: Il y a effectivement des pénalités. Il y a un système de pénalités, où l'expéditeur...

M. Mike Sullivan: Mais l'arbitre ne peut pas lui-même insérer un système de pénalités dans un contrat.

Mme Annette Gibbons: C'est exact.

M. Mike Sullivan: Comme l'arbitre ne peut pas assigner un système de pénalités, le seul recours en cas de rupture de contrat est la poursuite judiciaire.

Mme Annette Gibbons: Oui, il y a les poursuites judiciaires, mais il y a aussi la possibilité de demander à l'office d'imposer des sanctions administratives pécuniaires.

M. Mike Sullivan: Mais cela n'aide pas l'expéditeur, car la pénalité est perçue par le gouvernement. Il s'agit d'un impôt sur les chemins de fer.

Mme Annette Gibbons: Cet argent n'est pas remis à l'expéditeur, par contre, il s'agit bel et bien d'un mécanisme pour faire respecter le contrat et pour imposer la responsabilité au chemin de fer.

M. Mike Sullivan: Mais s'il s'agit d'une rupture de contrat de l'ordre de 2 millions de dollars, 100 000 \$ de pénalité, ça ne fait pas très mal, et c'est moins onéreux que de se faire poursuivre, n'est-ce pas?

Mme Annette Gibbons: Les sanctions administratives pécuniaires sont censées être un instrument dissuasif, ou si vous le voulez, un instrument incitant le respect du contrat.

M. Mike Sullivan: Mais, si elles le voulaient, les parties pourraient s'entendre avant l'arbitrage, et négocier des conditions qui établiraient le prix ainsi que les pénalités pécuniaires en cas de rupture pour les deux parties.

Mme Annette Gibbons: Oui.

M. Mike Sullivan: Mais une fois qu'ils arrivent à l'arbitrage, seules les autres parties du contrat peuvent être déterminées par une tierce partie.

Mme Annette Gibbons: Les expéditeurs nous ont dit qu'ils ne voulaient pas que l'arbitrage traite de la question des prix ou des taux. Ils voulaient que l'arbitrage se concentre uniquement sur les niveaux de service.

M. Mike Sullivan: Mais il ne peut pas se concentrer sur les ruptures de service non plus. Il ne peut pas déterminer que l'absence d'envoi ou l'envoi tardif de wagons se solderait par des coûts supplémentaires pour le chemin de fer.

Mme Annette Gibbons: Il ne prévoit pas de cadre de sanctions, comme le proposaient les expéditeurs. Par contre, il peut inclure des mécanismes en cas de défaut de service, par exemple des mécanismes de reprise de service, par exemple. On pourrait y stipuler quelles activités opérationnelles doivent avoir lieu en cas de défaut, afin de rétablir le service.

M. Mike Sullivan: Habituellement, lorsqu'il s'agit d'une décision d'un tribunal d'arbitrage dans d'autres situations, comme les négociations collectives, entre autres, cela établit un précédent. On serait porté à croire au fil du temps qu'il y aurait de moins en moins de recours à l'arbitrage parce que les expéditeurs et les compagnies ferroviaires sauraient comment ces processus se terminent et qu'ils éviteraient de se rendre en arbitrage en premier lieu.

Sauf qu'il s'agit ici d'information confidentielle. Aucune des parties ne connaîtra les précédents, et pour chacun des cas, par conséquent... Même si j'avais eu un contrat l'an dernier avec eux, je serais obligé de nouveau de faire appel à l'arbitrage, et même si je sais que l'agriculteur un peu plus loin a des céréales qui sont visées par le même calendrier que le mien, je dois faire appel à un

règlement par arbitrage parce que je ne peux pas évoquer le précédent.

Mme Annette Gibbons: Dans le cadre des consultations, les expéditeurs ont été très clairs en disant qu'ils souhaitaient que les décisions arbitrales demeurent confidentielles. Nous croyons comprendre que la raison pour laquelle ils ont fait cette demande, c'est pour éviter que de l'information confidentielle relativement à leurs entreprises ne soit divulguée et ne fasse partie du domaine public.

• (1710)

M. Mike Sullivan: Pour ce qui est de la capacité de ces choses d'établir le ton, seuls l'arbitre et la compagnie ferroviaire seront au courant.

M. Alain Langlois: Si l'on examine la façon dont la disposition de confidentialité est rédigée, il y a une exception claire relativement à la confidentialité du résultat. C'est une exception qui permet à l'office... D'abord, toute décision arbitrale doit être transmise à l'office. Ce dernier est autorisé en vertu de la loi et de l'exemption en matière de confidentialité à se servir de la décision arbitrale pour remplir son mandat aux termes de la loi.

La loi édicte que le mandat de l'office consiste à aider les arbitres futurs, par conséquent, l'office a la capacité de transmettre ses connaissances à d'autres à l'avenir. Manifestement, ce transfert de connaissances d'un élément à l'autre devra en quelque sorte respecter la règle de confidentialité.

Il faut supposer que l'office en aidant d'autres arbitres ne divulguera pas de l'information de nature délicate, mais l'information de base concernant la nature du différend ayant été résolu pourrait être transférée à un arbitre à l'avenir sans divulguer de l'information de nature délicate provenant de la cause antérieure. Ce faisant, l'arbitre devra s'assurer que son propre processus respecte la règle d'équité naturelle.

Il existe une façon de transférer la connaissance d'un arbitre à un autre.

M. Mike Sullivan: Ça ne figure pas dans la loi. Cela dépendra de la façon dont l'office se comportera.

M. Alain Langlois: C'est assez bien décrit dans la loi.

Le président: Vous n'avez plus de temps.

Monsieur Holder, vous avez les cinq dernières minutes.

M. Ed Holder: Merci, monsieur le président. Je vais partager les dernières minutes de mon temps avec M. Daniel.

Merci encore une fois aux invités de comparaître.

Le ministre Lebel a indiqué que les relations entre les compagnies ferroviaires et les expéditeurs sont meilleures maintenant, en raison de divers facteurs, peut-être dans la perspective de l'adoption d'une loi, mais ça c'est bien pour les affaires. C'est manifestement positif.

Savez-vous si les expéditeurs, quand ils demandent un accord de service à l'heure actuelle, sont... s'il y a davantage de conformité à cet égard? Avez-vous de l'information statistique là-dessus?

Mme Annette Gibbons: Nous n'avons pas cette information statistique. Lorsque les expéditeurs nous parlent du service, ils parlent essentiellement de la relation dans son ensemble. Ils nous disent que les choses vont beaucoup mieux que ce qu'elles allaient par le passé, que la communication est bien meilleure et qu'ils peuvent discuter avec leur représentant de service et rester en contact avec lui, et ainsi de suite. Voilà le genre d'observation qu'ils font.

Généralement, les expéditeurs, lorsqu'ils discutent avec nous, font très attention de ne pas divulguer de détails sur la négociation des contrats. Encore une fois, ils estiment qu'il s'agit d'information commerciale de nature délicate. Il se peut qu'ils nous disent de temps à autre « J'ai tel contrat confidentiel et il a été difficile d'obtenir telle ou telle chose » ou bien ça n'a pas été difficile. Mais en général, nous n'obtenons pas beaucoup de rétroaction à cet égard.

M. Ed Holder: Du point de vue historique, et encore une fois vous allez m'éclairer, pourquoi les compagnies ferroviaires n'ont pas donné aux expéditeurs des ententes de service lorsque ces derniers en font la demande? Pourquoi hésitent-ils?

Mme Annette Gibbons: Je pense que ce serait une question intéressante à leur poser lorsqu'ils viendront témoigner...

M. Ed Holder: Je pense que c'est ce que nous allons faire.

Mme Annette Gibbons: ... parce qu'il est difficile pour nous de répondre étant donné que cela ne figure pas dans nos activités quotidiennes.

De façon très générale, la façon dont on perçoit traditionnellement les activités des compagnies ferroviaires, c'est qu'elles se basent sur les tarifs affichés publiquement. C'est la façon habituelle de déterminer le taux que les expéditeurs vont devoir payer et d'établir quels seront les paramètres de services généraux. À un moment donné, la loi a été modifiée, je pense que ça remonte aux années 1980, pour permettre la signature de contrats confidentiels. Il y a eu une réorientation pour certaines activités d'affaires afin que les taux soient visés par un contrat confidentiel, mais encore une fois, nous croyons savoir que pour certains expéditeurs à l'heure actuelle, ce sont les tarifs affichés qui sont utilisés. Voilà la façon dont la relation a évolué.

M. Ed Holder: Je comprends.

La loi prévoit que la sanction peut s'élever jusqu'à 100 000 \$. J'essaie de comprendre quelle doit être la nature de la non-conformité pour que la sanction soit établie à 10 000 \$ plutôt qu'à 100 000 \$. Est-ce que vous y avez réfléchi ou bien si cela relèvera totalement de l'arbitre?

• (1715)

Mme Annette Gibbons: Ce serait l'office et non l'arbitre qui le déterminerait parce que cela aura lieu une fois que l'accord aura été établi et qu'il faudra évaluer la nature de l'infraction. L'office pourra à sa discrétion imposer la bonne sanction dans chaque cas et imposer la sanction qu'elle estime correspondre à l'infraction. Je n'en dirai pas plus, parce que cela incombe vraiment à l'office de déterminer la pénalité et de gérer le régime de sanctions administratives pécuniaires. Mais en règle générale, ces régimes ont tendance à être administrés de manière à ce qu'il y ait une certaine progression. Dans le cas d'une première infraction, la sanction peut être moins importante.

M. Ed Holder: J'essayais de poser la question plus tôt. Pensez-vous que ces sanctions administratives pécuniaires suffisent à obtenir les résultats escomptés?

Mme Annette Gibbons: Pour ce qui est de la somme de 100 000 \$, lorsqu'on établit un montant dans le cadre d'un régime de sanctions administratives pécuniaires, on se fonde sur le contexte de la loi, et le montant actuel maximum pour le non-respect des ordonnances de l'office en vertu de la loi actuelle est de 25 000 \$. Encore une fois, c'est un élément dont il faut tenir compte.

M. Ed Holder: Je suis certain que je poserai davantage de questions à ce sujet aux compagnies ferroviaires lorsque nous aurons la chance de les interroger.

Je sais que M. Daniel a une question à poser.

M. Joe Daniel: Je veux tout simplement aller dans la même veine que les questions posées par mon collègue en vue d'essayer de donner un aperçu équilibré de la loi en tant que telle.

Si un expéditeur demande beaucoup plus que ce dont il a en fait besoin, y a-t-il un recours permettant aux compagnies ferroviaires de dire « Écoutez, vous avez perturbé nos activités en surestimant cet élément dans votre accord. »?

Mme Annette Gibbons: La compagnie ferroviaire tiendra compte de ce que l'expéditeur demande et aura la possibilité d'exprimer son propre point de vue sur ce que devrait être le service, et par la suite, l'arbitre prendra une décision.

Le processus permet également aux deux parties de s'interroger mutuellement. La compagnie ferroviaire pourrait dire dans ce genre de situation « Nous vous avons offert un service à tel niveau au cours des 10 dernières années, et nous ne comprenons pas pourquoi vous nous dites que vous avez besoin d'un service différent. Cela semble fonctionner ». C'est le genre de discussion qui peut avoir lieu et, par la suite, l'arbitre tient compte de tous les éléments et détermine ce qui est logique ou non.

M. Alain Langlois: L'un des facteurs porte sur le service dont l'expéditeur a réellement besoin. Ça doit être objectif. L'arbitre examinera les besoins réels de l'expéditeur. Ce n'est pas ce qu'il souhaite; c'est en fait ce dont l'expéditeur a besoin. Ensuite, l'arbitre fait une évaluation de ce qui est proposé par les deux parties avant de prendre une décision.

Le président: J'ai fait une erreur. Je pensais que le timbre allait retentir à 17 h 15; mais il ne sonnera pas avant 17 h 30.

Madame Morin, vous avez cinq minutes.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Merci. Je vais partager mon temps de parole avec mon collègue M. Aubin.

J'ai deux questions à vous poser.

Vous avez dit avoir reçu 140 soumissions de la part des intervenants. J'aimerais savoir combien d'entre elles provenaient de petites entreprises familiales.

Mme Annette Gibbons: Cela concerne le groupe qui a fait l'examen des soumissions. Je ne peux pas répondre à cela de façon vraiment précise.

Mme Isabelle Morin: Pouvez-vous me donner un chiffre approximatif?

Mme Annette Gibbons: Je me rappelle qu'il y en avait certains.

Mme Isabelle Morin: J'aimerais savoir de quelle façon ces intervenants ont été entendus. L'arbitrage leur coûte très cher, et je me demande de quelle façon ils ont été entendus lorsqu'ils ont parlé de leurs inquiétudes relativement à cela.

Mme Annette Gibbons: Je crois qu'il y en avait quelques-uns, mais la plupart des soumissions provenaient de ports et d'associations d'expéditeurs. Il y avait certains expéditeurs de plus grande taille et de moyenne taille. Je me rappelle certains...

Mme Isabelle Morin: Je vous remercie, je voulais simplement savoir s'il y en avait.

J'ai une autre question. Par souci de transparence, qui, concrètement, seront les arbitres impartiaux et non politiques?

Mme Annette Gibbons: Dans le projet de loi, un paragraphe parle d'expertise, de connaissance. Il se lit comme suit: « Ne peuvent figurer sur la liste que les personnes qui, de l'avis de l'Office, possèdent les compétences nécessaires pour agir à titre d'arbitres. »

Mme Isabelle Morin: On pourrait donc avoir le même problème qu'avec les conseils des autorités portuaires.

Mme Annette Gibbons: J'ai mal compris.

Mme Isabelle Morin: C'est donc dire qu'on pourrait avoir le même genre de problème qu'avec les conseils des autorités portuaires.

Cette description est très vague.

• (1720)

Mme Annette Gibbons: L'office sera obligé de consulter les intervenants pour établir la liste de personnes.

Mme Isabelle Morin: Je vous remercie.

Je laisse la parole à mon collègue.

M. Robert Aubin: J'aimerais que vous me parliez plus de cet arbitrage. Selon la réponse que vous avez donnée à une question de mon collègue, les intervenants n'auront pas accès à la jurisprudence des arbitrages. J'aimerais partager l'optimisme du ministre et penser qu'il n'y en aura pas, mais je me garde une petite réserve. Les compagnies ferroviaires, qui seront toujours les intimées, auront donc accès à toute la jurisprudence, et les arbitres pourraient avoir l'information par l'entremise de l'Office des transports du Canada. Finalement, les seuls qui n'auront pas accès aux dossiers seront les demandeurs qui, en plus, auront le fardeau de la preuve.

Ont-ils le pouvoir de refuser un arbitre? L'arbitre est-il imposé par le ministère?

M. Alain Langlois: En vertu de la loi, l'arbitre est choisi par l'office. L'office nomme l'arbitre.

M. Robert Aubin: Le choix est imposé.

M. Alain Langlois: On choisit un arbitre qui fait partie de la liste établie par l'office. Ce sont des gens compétents et qui ont l'expertise pour s'occuper du dossier.

En ce qui a trait au transfert de connaissances, il y a deux compagnies de chemin de fer. Celles-ci n'auront pas connaissance de toutes les décisions.

Par ailleurs, le monde juridique qui siège de l'autre côté de la clôture n'est pas très vaste non plus. Je connais trois avocats de pratique privée qui représentent les expéditeurs partout au pays. Il n'y en a pas beaucoup non plus. Le bagage de connaissances d'avocat

à avocat va quand même être concentré dans les mains des mêmes personnes. Comme je le disais plus tôt, il est possible pour l'office, en fournissant une expertise technique à l'arbitre, de montrer à ce dernier ce qu'est un niveau de services, par exemple.

M. Robert Aubin: Sans me donner de nom, pouvez-vous me dire si les trois avocats dont vous parlez défendent de grandes compagnies ou de petites entreprises? Je ne suis pas certain que toutes les petites entreprises aient les moyens de s'offrir les services des avocats dont vous parlez.

M. Alain Langlois: Ils représentent qui veut bien faire appel à eux.

Mme Annette Gibbons: J'aimerais simplement ajouter que les expéditeurs nous ont dit qu'ils ne voulaient pas que les décisions soient publiques, en raison du caractère sensible de l'information sur le plan commercial. Cela était très clair lors des consultations.

M. Alain Langlois: J'aimerais tenter de répondre à la question sur le fardeau de la preuve.

Le fardeau de la preuve n'appartient pas à l'expéditeur ou à la compagnie de chemin de fer. On parle d'un arbitrage et du dépôt simultané des offres. Chaque partie doit démontrer que son offre est la meilleure, chaque partie doit essayer de tirer la couverture de son côté et espérer que l'arbitre ira de son côté. L'arbitre a également la possibilité d'être au centre.

M. Robert Aubin: Lorsqu'on est rendu...

[Traduction]

Le président: Monsieur Aubin, votre temps est écoulé.

Je pense que M. Langlois a été très clair là-dessus.

Je crois comprendre que le parti ministériel n'a plus de questions à poser.

Vous faites un rappel au Règlement, monsieur Goodale?

L'hon. Ralph Goodale: Non, j'ai quelques questions rapides étant donné qu'il nous reste un peu de temps.

Le président: Non, vous avez eu votre tour, monsieur Goodale.

Le gouvernement n'en a pas. Je ne veux pas être arrogant, mais je suppose qu'il ne donnera pas son temps à quelqu'un d'autre. Le vote aura lieu dans quelques minutes à peine.

J'en profite pour remercier monsieur Langlois et madame Gibbons d'avoir été des nôtres. Merci beaucoup pour vos réponses directes.

Mme Annette Gibbons: Merci.

Le président: Sur ce, la séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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