



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 063 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 7 mars 2013

Président

M. Larry Miller

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

Le jeudi 7 mars 2013

•(1535)

[Traduction]

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

Je tiens à remercier tous nos témoins. Je sais que certains d'entre vous avez été invités à la dernière minute, et nous vous remercions d'avoir accepté de témoigner. Quatre d'entre vous se joignent à nous par vidéoconférence.

Nous accueillons tout d'abord M. Andrew Mayer de l'Administration portuaire de Prince Rupert.

Vous avez jusqu'à 10 minutes. Nous vous écoutons.

M. Andrew Mayer (vice-président, Affaires commerciales et réglementaires, Administration portuaire de Prince Rupert): Merci, monsieur le président, et merci à vous, membres du comité, de me donner l'occasion de vous parler de l'Administration portuaire de Prince Rupert.

C'est un projet de loi important qui compte beaucoup pour nous qui tentons de favoriser la croissance continue de la porte d'entrée de Prince Rupert.

Je ne parlerai pas longtemps des antécédents de l'Administration, mais je pense qu'il est important de formuler quelques commentaires pour mettre en contexte d'autres points que je soulèverai plus tard.

L'Administration portuaire de Prince Rupert est, bien entendu, une administration portuaire canadienne fondée en application de la Loi maritime du Canada. Ses pouvoirs lui sont conférés par cette loi et par les Lettres patentes du Port. Prince Rupert connaît une période de croissance spectaculaire, et nous voyons que cette croissance continuera dans un avenir prévisible dans toutes nos sphères d'activité.

À l'heure actuelle, nos trois principaux terminaux en opérations dépendent des services ferroviaires pour livrer les marchandises directement de l'usine ou les charger dans des wagons, pour qu'elles finissent par être livrées par voie maritime. Il s'agit du Terminal à conteneurs Fairview, dont les terrains appartiennent à l'Administration portuaire, et le Terminal même est exploité par un exploitant du secteur privé, Maher Terminals; de Ridley Terminals Inc, ou RTI, comme nous l'appelons, qui est une société d'État qui s'occupe de la manutention et du chargement dans les navires du charbon livré par wagon depuis diverses mines en Colombie-Britannique et plus loin, y compris dans le bassin de la rivière Powder aux États-Unis; et enfin, de Prince Rupert Grain, qui est une installation de manutention de grains et de produits agricoles qui reçoit des marchandises des Prairies et qui les expédie à l'étranger par voie maritime.

L'un des principaux objectifs de l'Administration portuaire de Prince Rupert est de mettre en place une infrastructure de transport maritime sur les terrains que le Port administre. Les terrains portuaires appartiennent au fédéral. Le but est vraiment d'accroître la

capacité du port de Prince Rupert de traiter des marchandises importées ou exportées.

Comme je l'ai mentionné, nous traversons une période de croissance rapide, alors il est primordial que le système ferroviaire — qui est exploité par le CN dans le cas de Prince Rupert — reste efficace pour faire en sorte que les terminaux en opérations à Prince Rupert le soient aussi.

Pour ce qui est de la croissance continue que j'ai mentionnée, nous enregistrons une hausse d'intérêt marquée pour la livraison de marchandises de la porte d'entrée de Prince Rupert vers les marchés internationaux et nous en recevons de marchés internationaux et la livrons, principalement par voie ferroviaire, en passant par Prince Rupert.

Pour vous donner un exemple du type d'activités d'expansion que nous envisageons et qui sont en cours en ce moment, nous avons agrandi notre terminal à conteneurs pour le faire passer de 500 000 à deux millions de conteneurs équivalents vingt pieds. Les 1,5 million de conteneurs supplémentaires seront transportés par voie ferroviaire dans des conteneurs universels.

De plus, Ridley Terminals est en train d'agrandir ses installations pour accroître sa capacité jusqu'à 25 ou 30 millions de tonnes métriques par année. Ils ont l'option de l'accroître jusqu'à 50 ou 60 tonnes métriques par année. Il s'agit d'une croissance phénoménale pour Ridley Terminals.

En outre, nous avons le projet de terminal d'expédition de potasse de Canpotex qui a reçu l'autorisation du ministère de l'Environnement. Son évaluation environnementale est terminée, et nous espérons qu'ils prendront une décision finale concernant les investissements en avril de cette année. Ces marchandises seront livrées de Saskatchewan à Prince Rupert pour être exportées.

Nous avons amorcé les grands travaux d'expansion de notre infrastructure ferroviaire au Port de Prince Rupert. Il s'agit du projet de corridor routier, ferroviaire et de services publics de l'île Ridley. C'est un projet conjoint qui bénéficie de financement des gouvernements fédéral et provincial, ainsi que d'une contribution importante du CN et de l'Administration portuaire de Prince Rupert. C'est un projet de grande importance, car il sera construit par des organes des Premières Nations qui ont passé un marché avec les entrepreneurs pour le construire.

De plus, nous avons un projet de granules de bois, qui est un nouveau projet terre inculte, et une autre installation ferroviaire qui sera construite à Prince Rupert.

De plus, le CN est en train de construire une seconde voie d'évitement pour faciliter le trafic ferroviaire accru en provenance et en direction du Terminal à conteneurs Fairview. On nous dit que ce sera la plus chère jamais construite au Canada.

Pour ce qui est du projet de loi C-52 et de ses objectifs, comme je l'ai mentionné, l'Administration portuaire de Prince Rupert appuie ce qui est, selon nous, le principal objectif de cette mesure législative, qui est de faire en sorte que des accords soient conclus pour offrir clarté, transparence et certitude aux transporteurs maritimes et ferroviaires quant à leurs obligations dans la chaîne d'approvisionnement. Mais nous pensons aussi qu'il y a un autre participant ou groupe de participants importants dont il faut vraiment tenir compte en raison du rôle essentiel qu'ils jouent dans la chaîne d'approvisionnement. Il s'agit des ports et des exploitants de terminaux qui travaillent aux ports. Nous dépendons de l'efficacité des services ferroviaires pour générer plus de trafic dans nos ports, pour continuer d'accroître la capacité de nos ports à gérer le trafic, et pour faciliter la croissance du commerce canadien.

Nous avons eu du succès avec les accords sur les niveaux de service. En 2010, l'Administration portuaire de Prince Rupert a signé un accord semblable avec son exploitant de terminal à conteneurs, Maher Terminals, et avec le CN. Cet accord comportait plusieurs éléments, les plus importants étant des engagements du CN et de Maher Terminals concernant les niveaux de service offerts par les chemins de fer et les terminaux. De plus, et je pense que c'est aussi important, il comprenait un engagement à échanger des données — un indicateur de rendement vraiment important pour nous permettre à nous, au chemin de fer et au terminal de faire le suivi du rendement et de prendre des mesures pour rehausser les niveaux de service partout où le rendement était lacunaire.

Je ne veux pas trop insister là-dessus, mais le trafic des conteneurs intermodaux fait beaucoup parler de lui, et Prince Rupert et Vancouver ont beaucoup fait parler d'eux récemment, principalement aux États-Unis, qui a reconnu les avantages concurrentiels des ports canadiens de la côte Ouest — et ceux de la côte Est — comparativement aux ports américains, qui éprouvent des difficultés en raison de problèmes de capacité, de congestion urbaine et d'autres facteurs.

Je le mentionne parce que la « meilleure souricière », comme l'ont décrite certains commentateurs, qui a été créée à Prince Rupert et à Vancouver en est une que nous voulons garder. Nous ne voulons pas qu'elle ou que l'intégrité de la chaîne d'approvisionnement soit limitée, car cela aura des effets spectaculaires sur nous.

Le terminal à conteneurs Fairview est le terminal du genre à la croissance la plus rapide en Amérique du Nord à l'heure actuelle. Certains diraient qu'il est facile d'être celui qui croît le plus vite lorsque vous partez de rien; néanmoins, nous avons continué de croître année après année. C'est à l'efficacité du système ferroviaire, de l'exploitant du terminal et des propriétaires de navires qui livrent les conteneurs à quai que l'on doit cet excellent bilan.

Voilà le contexte.

Nos commentaires concernant le projet de loi C-52 sont relativement limités. Nous avons des préoccupations que nous avons exprimées pendant le processus d'examen des services de transport ferroviaire concernant les dispositions relatives à l'arbitrage obligatoire, qui ont été proposées à l'époque.

Ce qui nous préoccupait, c'est que le fait d'exiger l'arbitrage pour conclure un accord sur les niveaux de service pourrait avoir un effet indésirable, celui de jeter un froid sur les négociations entre les parties commerciales — les chemins de fer et les transporteurs

maritimes. Lorsque nous avons été impliqués dans des différends où l'on avait recours à l'arbitrage, il est arrivé que les parties prennent position au début des négociations, car elles se gardaient qu'elles pourraient avoir recours à l'arbitrage, alors elles se gardaient bien de prendre une position susceptible de leur nuire dans un processus d'arbitrage.

• (1540)

Cela dit, nous reconnaissons qu'il peut y avoir des situations où des parties qui agissent de bonne foi ne sont pas capables de conclure un accord et qu'il faut une façon de gérer ces impasses. Nous suggérons de prendre des mesures intérimaires, pour encourager les parties à prendre des mesures concrètes pour négocier avant l'arbitrage, en particulier les chemins de fer et les transporteurs maritimes — car ce sont eux qui sont le plus susceptibles d'avoir des différends au départ. Sans vouloir offenser qui que ce soit, nous croyons que ces mesures intérimaires ne sont pas bien décrites dans le projet de loi actuel.

Lorsque nous avons donné suite au processus d'examen des services de transport ferroviaire, l'APPR était favorable à la suggestion que les chemins de fer et les transporteurs maritimes soient aidés d'un facilitateur nommé par Transports Canada ou l'OTC pour amorcer des négociations précoces en vue de régler leurs différends sur une base commerciale au lieu d'avoir recours, en gros, à un juge, un arbitre.

Un peu plus de détails à ce sujet...

Le président: Si vous pouviez conclure, Andrew, je vous en saurais gré. Merci.

M. Andrew Mayer: Je peux le faire.

Je vais mentionner nos recommandations.

Le président: Oui, ce serait bien.

M. Andrew Mayer: Nous recommandons que l'OTC serve de gardien et qu'il ne renvoie un cas à l'arbitrage que si le chemin de fer et le transporteur maritime ont tous les deux montré qu'ils ont fait des efforts de bonne foi pour négocier un accord sur les niveaux de service en participant à une séance de médiation facilitée par Transports Canada ou l'OTC.

Deuxièmement, si cela ne se produit pas, nous pensons que les critères pour évaluer les étapes que le transporteur maritime a suivies pour conclure un accord avec les chemins de fer devraient être plus étouffés. Nous ne croyons pas que, dans sa forme actuelle, l'alinéa 169.33(1)b) énonce ces types de critères. Le transporteur maritime n'a qu'à montrer qu'il a fait un effort, mais l'alinéa ne précise pas dans quelle mesure, ce qui pourrait poser problème s'ils ne déploient pas suffisamment d'efforts.

Enfin, pour ce qui est de l'arbitrage en tant que tel, nous savons qu'il y a des situations dans lesquelles on ira en arbitrage. Dans ce cas, nous pensons qu'il est essentiel que le groupe spécial arbitral compte des membres qui comprennent les questions d'intégrité de la chaîne d'approvisionnement, la gestion de la chaîne d'approvisionnement et aussi les opérations du Port et des terminaux pour faire en sorte que toute la chaîne d'approvisionnement, et son intégrité, soient prises en compte au moment de décider d'imposer un accord sur les niveaux de service au chemin de fer.

Finalement, si les membres du groupe arbitral ne connaissent pas suffisamment ces questions, nous suggérons que le groupe soit en mesure de demander les conseils d'intervenants externes et d'en tenir compte avant de trancher. Il pourrait s'agir d'intervenants de l'industrie ou des ports, ou encore des exploitants de terminaux.

Monsieur le président, voilà mes suggestions.

● (1545)

Le président: Merci beaucoup.

Nous accueillons maintenant par vidéoconférence... m'entendez-vous tous?

Les témoins: Oui.

Le président: D'accord. Nous entendrons maintenant M. Peter Xotta de Port Metro Vancouver. Vous avez 10 minutes.

M. Peter Xotta (vice-président, Planification et opérations, Port Metro Vancouver): Merci beaucoup, monsieur le président. Nous ferons de notre mieux pour formuler des commentaires dans le temps qui nous est alloué.

Bonjour et merci de me donner l'occasion de présenter le point de vue de Port Metro Vancouver concernant le projet de loi C-52, la Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises. Comme vous le savez peut-être, Port Metro Vancouver est le port le plus grand et le plus actif au Canada; il sert de porte d'entrée stratégique essentielle au commerce national et international et il représente une force économique importante au pays. Il s'agit du port le plus diversifié en Amérique du Nord, qui facilite le commerce avec 160 économies et traite environ 124 millions de tonnes de marchandises par année.

En tant que quatrième port en importance en Amérique du Nord sur le plan du tonnage, le port compte 28 terminaux portuaires et trois entreprises de transport ferroviaire de première classe, qui offrent une gamme complète d'installations et de services à la communauté du transport maritime international. Dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique, l'activité économique portuaire permet à une personne sur 12 de gagner sa vie, ce qui représente environ 80 000 emplois. Des services ferroviaires constants, fiables et rentables sont essentiels au rendement optimal de la chaîne d'approvisionnement et, au bout du compte, à la réussite du port et du mandat que lui a confié le gouvernement du Canada. Par conséquent, l'adoption et la mise en oeuvre probable du projet de loi C-52 a le potentiel d'avoir des conséquences, intentionnelles ou non, sur le coeur de nos opérations. Autrement dit, le projet de loi C-52 est très important pour Port Metro Vancouver.

Cela dit, j'aimerais vous donner le point de vue de Port Metro Vancouver concernant l'intégration d'accords de droits aux services à la Loi sur les transports au Canada et sur le processus visant à établir des accords sur les niveaux de service si les négociations commerciales normales devaient se solder par un échec.

Premièrement, pour ce qui est des accords sur les niveaux de service, Port Metro Vancouver aimerait souligner les progrès considérables qui ont été réalisés depuis 2010, lorsque l'examen des services de transport ferroviaire des marchandises et ses activités connexes régissait des types d'accords sur les niveaux de service entre les chemins de fer et certains intervenants, notamment les exploitants des terminaux commerciaux à Port Metro Vancouver, et la mise en place d'accords de collaboration directe entre le CN, le CP et l'Administration portuaire. Grâce à cette collaboration menée par l'industrie, le temps d'arrêt moyen des conteneurs au terminal de Vancouver a diminué considérablement, de quelque 30 p. 100 depuis 2010 selon nos calculs. S'il est beaucoup plus difficile d'évaluer

l'amélioration et le rendement s'agissant des marchandises en vrac, les renseignements anecdotiques que nous recevons et nos efforts pour les mesurer montrent qu'il y a aussi eu des améliorations appréciables dans ces secteurs. Le temps de transit moyen des conteneurs entre Vancouver et les principales plaques tournantes ferroviaires dans l'Est et le Midwest, comme Toronto, Montréal et, de plus en plus, Chicago, s'est considérablement amélioré.

Dans l'ensemble, Port Metro Vancouver a été témoin de la volonté grandissante des chemins de fer de collaborer avec leurs partenaires de la chaîne d'approvisionnement, y compris à l'échelon supérieur. Nous avons espoir que la mise en oeuvre du projet de loi C-52 ne minera pas les gains coopératifs commerciaux que nous avons réalisés au cours des dernières années.

Deuxièmement, en ce qui concerne les processus ou mécanismes qui devraient figurer dans la Loi sur les transports au Canada pour mettre en place ou imposer des accords sur les niveaux de service, une fois que les négociations commerciales ont échoué entre les chemins de fer et les transporteurs maritimes, les transporteurs maritimes ont échoué.

L'une de nos principales recommandations est que nous ne croyons pas qu'un modèle unique convienne pour dégager pareils accords, compte tenu de la diversité et de la vaste gamme de relations commerciales et de services qui existe dans notre porte d'entrée en particulier. Port Metro Vancouver estime plutôt que les accords sur les niveaux de service entre les chemins de fer et leurs clients devraient, de un, décrire les obligations de service réciproques et mesurables précises des deux parties en ce qui touche le temps de transit, la disponibilité des wagons, les heures d'exploitation, le temps de chargement et de déchargement, ainsi que le volume, les cibles et la fréquence des changements de service; et de deux, englober la gestion des problèmes et l'escalade clairement définie dans les processus de règlement des différends; et de trois, potentiellement intégrer les incitatifs ou pénalités financiers réciproques appropriés.

Port Metro Vancouver croit qu'il devrait y avoir un mécanisme fondamental de responsabilisation entre les partenaires de la chaîne d'approvisionnement pour optimiser le rendement tout en respectant le besoin de tous les participants de générer des profits équitables qui favorisent l'investissement. De toute évidence, l'on devrait encourager la mise en place d'ententes de service par le truchement de processus commerciaux normaux et n'utiliser l'arbitrage qu'en dernier recours.

Cela étant dit, nous sommes d'avis qu'à un échelon élevé, il ne faut pas permettre au processus de mise en place d'ententes de service arbitrales d'usurper les négociations et les accords commerciaux importants après l'échec de négociations commerciales. Même avec la réglementation la plus soigneusement rédigée, il y a toujours un risque de conséquences involontaires, qui pourraient influencer négativement sur les transporteurs maritimes, les chemins de fer et d'autres intervenants, comme Port Metro Vancouver. Port Metro Vancouver estime que ce risque est particulièrement élevé lorsqu'il est question d'un processus arbitral dans le cadre duquel une bonne partie de l'incidence des opérations des partenaires de la chaîne d'approvisionnement sera déterminée par des décisions individuelles.

•(1550)

Cela m'amène à parler de mon deuxième argument clé. À cet égard, nous croyons fermement qu'il est indispensable que les arbitres nommés par l'OTC possèdent de vastes connaissances en gestion de la chaîne d'approvisionnement et de l'expérience dans le domaine. Les complications qui se rattachent à l'examen, à la rédaction et à la mise en oeuvre d'accords sur les niveaux de service exigent une connaissance approfondie du sujet en question, et les responsables du port Metro Vancouver estiment que la probabilité d'engendrer des conséquences préjudiciables non intentionnelles croît de manière exponentielle lorsque la personne chargée de gérer ce processus possède des compétences insuffisantes en la matière.

Pour conclure, permettez-moi de mentionner de nouveau l'importance que le projet de loi C-52 revêt pour le port Metro Vancouver. Bien que nous soutenions toujours les initiatives qui favorisent la transparence et la coopération entre les partenaires de la chaîne d'approvisionnement et qui accroissent l'efficacité de celle-ci, nous sommes également conscients qu'il faut favoriser et protéger dans la mesure du possible les améliorations concrètes que nous avons observées au sein de l'industrie depuis que l'examen des services de transport ferroviaire des marchandises a été entrepris en 2010.

On devrait toujours favoriser des solutions commerciales axées sur les marchés et respectueuses des intérêts de toutes les parties, plutôt que des accords fixés par voie d'arbitrage. De plus, lors de l'adoption d'une approche législative, on devrait éviter à tout prix que celle-ci ait pour conséquence involontaire de nuire aux négociations ou d'imposer à une ou plusieurs parties des obligations commerciales négatives à long terme.

Bien que le port Metro Vancouver appuie l'objet du projet de loi C-52, nous mettons également les membres du comité, qui débattent en ce moment de cet important projet de loi, en garde contre les effets néfastes possibles de celui-ci que nous et d'autres témoins, y compris nos collègues du port de Prince Rupert, avons signalés.

Je remercie encore une fois les honorables membres du comité et son président de l'occasion qui m'a été donnée de vous faire un exposé aujourd'hui.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Xotta.

Nous allons maintenant passer aux représentants de Global Container Terminals.

Oui, monsieur Coderre.

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): J'aimerais m'assurer que les témoins respirent profondément avant de parler, parce que je crains que quelqu'un s'effondre. Je m'efforce de prendre des notes. Les témoins pourraient peut-être réduire leur débit, étant donné que cette séance n'est pas un sprint, mais plutôt un marathon.

Le président: Je crois que tous les témoins vous ont entendu, monsieur Coderre.

Cela étant dit, si nous parlons trop vite, les interprètes ont du mal à maintenir le rythme. Je suis certain qu'ils me feront signe, si c'est le cas.

Sur ce, nous allons maintenant passer aux représentants de Global Container Terminals, M. Stephen Edwards et Mme Lori Janson.

M. Stephen Edwards (président et chef de la direction, Global Container Terminals): Bonjour, monsieur le président, bonjour,

chers membres du comité. Je vais m'efforcer de parler un peu plus lentement.

Je vous remercie de l'occasion qui m'est donnée de vous présenter Global Container Terminals aujourd'hui. Comme vous l'avez mentionné, je m'appelle Stephen Edwards, et je suis président et chef de la direction à Global Container Terminals.

Premièrement, j'aimerais vous fournir certains renseignements généraux sur notre entreprise et sur son rôle au sein de la chaîne d'approvisionnement intermodale canadienne. Global Container Terminals exploite quatre terminaux de conteneurs en Amérique du Nord: Vanterm et Deltaport au Canada, qui appartiennent à notre filiale appelée TSI Terminal Systems Inc.; et New York Container Terminal et Global Terminal aux États-Unis.

TSI est l'exploitant de terminaux de conteneurs le plus important du Canada. À l'intérieur des installations de Vanterm, situées dans la partie reculée du port Metro Vancouver, et à l'intérieur de celles de Deltaport, à Roberts Bank, TSI déplace du fret en conteneurs.

Fondée en 1907, TSI est intimement liée au développement de Vancouver en tant que porte d'entrée de l'Asie-Pacifique. TSI finance annuellement 1 500 années-personnes et des salaires de 215 millions de dollars. Nos deux terminaux de conteneurs manutentionnent annuellement plus de deux millions d'EVP — équivalents vingt pieds —, dont 60 p. 100 sont transportés par voie ferrée.

Les gouvernements et le secteur privé ont investi d'importantes sommes d'argent pour garantir la réussite continue de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique. J'estime que, grâce à leurs services efficaces, fiables et concurrentiels, les ports canadiens de la côte Ouest sont bien placés pour se développer et pour accroître leur part de marché. Je pense également que l'adoption d'une approche commerciale est le moyen le plus efficace et le plus approprié d'établir des normes de service ferroviaire axées sur la clientèle, dont toutes les parties seront responsables. Cette approche vise principalement à assurer un service d'approvisionnement de bout en bout ainsi qu'une fiabilité et une uniformité qui soutiendront la croissance du fret et la réussite commerciale de tous les participants à la chaîne d'approvisionnement intermodale.

Un terminal de conteneurs n'est qu'un des éléments d'un... [*Note de la rédaction: difficultés techniques*]... et comprend toutes les activités qui se déroulent entre le poste de déchargement et l'entrée du port. En termes simples, cela englobe la gestion de la capacité d'accostage du navire, le chargement de conteneurs vides ou pleins à bord du navire et le déchargement de ceux-ci, le déplacement des conteneurs vers des aires de transit à l'intérieur du terminal où ils seront ramassés ou livrés par chemin de fer ou par camion, et l'enregistrement des conteneurs qui entrent et qui sortent du terminal.

Cela peut paraître simple, mais, pour illustrer la complexité du terminal de conteneurs Deltaport, je précise qu'il compte en tout temps de 300 à 350 sortes de conteneurs de fret. L'espace au sein du terminal est toujours limité. Pour pouvoir y recevoir du fret d'exportation, il faut que le chargement des navires libère de l'espace. Pour pouvoir décharger le fret des navires, il faut, cette fois, que les livraisons par chemin de fer et par camion libèrent de l'espace. La capacité du terminal de conteneurs influe sur le temps de séjour des conteneurs, et l'espace réservé aux conteneurs peut être réutilisé trois fois par semaine.

Les activités du terminal de conteneurs sont perturbées quotidiennement. Les navires sont retardés, les camions arrivent tous en même temps, le fret varie selon les saisons, le brouillard et le vent peuvent interrompre les opérations de manutention des cargaisons et le service ferroviaire peut être perturbé. Voilà des facteurs qui font véritablement grimper les coûts et, ce qui importe peut-être encore plus, qui accroissent les coûts indirects qu'assument les diverses parties de la chaîne d'approvisionnement internationale, en fonction du jour et du problème.

Pour gérer les chaînes d'approvisionnement des chemins de fer, nous avons négocié des accords sur les niveaux de service. En 2010, TSI et les Chemins de fer nationaux du Canada ont conclu un accord triennal sur les niveaux de service. De plus, en 2011, nous avons signé un accord de trois ans avec le Chemin de fer Canadien Pacific. Les résultats obtenus jusqu'à maintenant sont importants et mutuellement avantageux.

En février dernier, nous avons conclu un nouvel accord sur les niveaux de service avec le CN qui a encore amélioré nos critères et rehausser nos normes de rendement respectives. Les accords conjoints sur les niveaux de service et les fiches d'évaluation du rendement quotidien que nous avons négociés avec les deux sociétés ferroviaires de catégorie 1 ont accru notre stabilité opérationnelle et commerciale et ont apporté un degré de prévisibilité des coûts qui n'existait pas auparavant.

L'industrie du transport du fret mesure les indicateurs de rendement clés en fonction du nombre de wagons fournis par la société ferroviaire pour répondre à la demande de transport ainsi qu'en fonction de l'intervalle pendant lequel les conteneurs séjournent sur les quais, en attendant qu'un train déplace le fret. Avant la mise en oeuvre de nos accords sur les niveaux de service, le temps moyen de séjour s'élevait à 3,78 jours. Aujourd'hui, le temps moyen de séjour est passé à 2,8 jours. Autrement dit, la capacité de notre gare maritime de conteneurs d'importation a augmenté de 25 p. 100, sans qu'il ait été nécessaire d'investir des capitaux.

Depuis la mise en oeuvre des accords sur les niveaux de service, l'approvisionnement en wagons est passé de 19 500 à environ 27 000 pieds. Le volume de fret manutentionné a augmenté et le temps de séjour a diminué, ce qui est idéal pour nos entreprises et nos clients.

• (1555)

Nous n'avons pas eu besoin de recourir à un mécanisme de règlement des différends commerciaux par une tierce partie, parce que la procédure de renvoi à des cadres supérieures de nos organisations que nous avons adoptée d'un commun accord nous a permis de régler tous nos différends jusqu'à maintenant. La relation et la collaboration entre TSI et les deux sociétés ferroviaires se sont améliorées de manière spectaculaire, ce qui a eu un effet bénéfique sur notre industrie, nos clients et la compétitivité du Canada sur le marché mondial.

Je suis certain que vous avez entendu les autres dire que la chaîne d'approvisionnement est un réseau complexe qui n'est pas plus fort que le plus faible de ses maillons. Il est crucial que toutes les composantes de la chaîne d'approvisionnement travaillent de concert, au profit de nos clients et de l'économie canadienne.

Dans l'ensemble, notre expérience à ce jour démontre que les accords commerciaux sur les niveaux de service sont avantageux pour toutes les parties. Par conséquent, je recommande que les organisations qui font partie de la chaîne d'approvisionnement adoptent l'approche commerciale pour continuer de collaborer plutôt que de s'appuyer sur la mesure législative et sur l'arbitrage. Nous croyons être sur la bonne voie en négociant des accords sur les

niveaux de service, et il est dans l'intérêt de toutes les organisations concernées que nous continuions d'utiliser ce modèle.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Edwards.

Nous accueillons maintenant MM. Greg Stewart et Gregg Koehler de Sinclar Group Forest Products Ltd.

• (1600)

M. Greg Stewart (président, Sinclair Group Forest Products Ltd.): Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de vous faire un exposé cet après-midi.

J'aimerais vous présenter Gregg Koehler, le directeur des ventes du Sinclar Group. Il est responsable de la logistique de notre entreprise, et il pourra répondre à toutes les questions que vous pourriez souhaiter poser après les exposés.

Avant de commencer mon exposé, j'ai l'impression qu'il serait bon que je vous fournisse quelques renseignements généraux sur Sinclar Group Forest Products. Il s'agit d'une entreprise familiale de troisième génération qui a été fondée par Ivan Andersen et Bob Stewart il y a 51 ans. Aujourd'hui, l'entreprise participe à divers degrés au financement de trois exploitations de bois de colombage: une usine de joints par entures multiples, une installation de fabrication de maisons industrialisées et une exploitation de bois en gros.

Toutes les exploitations se trouvent dans la région centrale intérieure de la Colombie-Britannique, de Fort St. James à Prince George. Le Sinclar Group est l'un des premiers distributeurs de bois de colombage de grande qualité en Amérique du Nord et sur les marchés asiatiques.

Au cours des trois dernières années, le CN a été notre plus important fournisseur non gouvernemental. Les coûts de notre entreprise qui lui sont imputables totalisent en moyenne un peu moins de 20 millions de dollars. Environ 70 p. 100 de tous nos produits sont acheminés par voie ferroviaire.

La dernière chose que je tiens à souligner dans mon mot d'ouverture est que les observations que je formule ont trait au Sinclar Group. Je ne cherche nullement à représenter par mes paroles d'autres organisations ou d'autres entreprises touchées par le projet de loi C-52.

Au cours de son histoire, le Sinclar Group a réussi en établissant des partenariats. Au début, l'entreprise était un partenariat financier mais, depuis, elle a absorbé d'autres partenaires. De T'oh Forest Products, qui est le résultat d'un accord de coentreprise entre la Première nation Nak'azdli et nous, à la relation que nous entretenons avec la ville de Prince George dans le cadre de laquelle nous fournissons du chauffage à son centre-ville, nos occasions d'affaires sont enracinées dans l'ouverture, la collaboration et l'innovation de la part des deux parties.

La relation que nous avons établie avec le CN au cours des dernières années a mis l'accent sur la compréhension des besoins et la recherche d'occasions d'améliorer le rendement des deux parties. Pendant ces années, nous avons remarqué que le service ferroviaire s'améliorait constamment. Bien que nous ayons connu quelques perturbations en cours de route, nous avons été en mesure d'obtenir que le CN s'emploie à régler ces problèmes. Pendant ces moments difficiles, chaque partie était résolue à comprendre le point de vue de l'autre partie, et la communication entre les deux organisations s'est considérablement améliorée.

Tout récemment, nous nous sommes entendus avec le CN pour qu'en échange d'un volume garanti, il nous fournisse un plus grand nombre de wagons à support central en A, en supprimant une rampe au site de l'exploitation de Nechako. À l'heure actuelle, les deux entreprises s'emploient à assouplir la chaîne d'approvisionnement en examinant la possibilité d'utiliser d'autres méthodes d'expédition, comme le transport intermodal.

Dans tous les cas, il faut que les deux parties communiquent les problèmes rencontrés et s'engagent à collaborer en vue de trouver de nouvelles solutions adaptées à un marché dynamique.

Au cours des quatre dernières années, le Sinclar Group a réussi à accroître la quantité de bois de colombage qu'il expédiait, en s'appropriant une plus grande part du marché nord-américain et des marchés asiatiques. Nous avons été en mesure d'expédier des quantités record de bois, en partie à cause de... [Note de la rédaction: difficulté technique]

Le président: Monsieur Stewart, pouvez-vous m'entendre?

Non. D'accord.

Monsieur Malec, pouvez-vous m'entendre?

M. George Malec (vice-président, Prospection et exploitation, Halifax Port Authority): Oui, très clairement.

Le président: Jusqu'à ce que nous puissions rétablir la communication avec M. Stewart, je pense que nous allons vous permettre de donner votre exposé. Avec un peu de chance, il sera de retour, et nous pourrions lui céder de nouveau la parole.

Par conséquent, peut-être pourriez-vous...

Oh, attendez

M. George Malec: Ils sont maintenant de retour?

Le président: Oui.

Vous aviez disparu, monsieur Stewart.

M. Greg Stewart: Et vous nous avez retrouvés maintenant.

Le président: Poursuivez.

M. Greg Stewart: À mon avis, on considère que le Sinclar Group est une entreprise de taille moyenne. Nous nous enorgueillissons de trouver des façons créatives et efficaces de servir nos clients. Compte tenu de notre taille et du besoin que nous avons de tirer parti des atouts de nos partenaires pour être en mesure de répondre aux attentes de nos clients, nous sommes sensibles à tout changement que nos partenaires apportent à leur orientation stratégique.

Il serait peut-être rassurant d'imaginer que nous serons en mesure de maintenir des arrangements commerciaux harmonieux avec tous nos partenaires, mais la réalité nous oblige à admettre que des changements surviendront. L'un des risques les plus sérieux que les fabricants courent est une importante atteinte à leur capacité de mettre en marché leurs produits.

L'amendement qui donne aux expéditeurs le droit de négocier des accords sur les niveaux de service avec les sociétés ferroviaires et d'établir un processus de règlement des différends par voie d'arbitrage au cas où il y en aurait, je crois, représente une amélioration considérable qui réduira le risque que j'ai mentionné précédemment. En outre, je crois qu'en raison du rendement passé des sociétés ferroviaires, il est nécessaire d'exiger que des accords sur les niveaux de service soient établis à la demande des expéditeurs.

En tant que fabricant, le Sinclar Group cherche à acquérir une certitude plus complète en matière de prestation de services ferroviaires. Nous voulons être certains que les wagons apparaîtront

et seront remplacés dans le créneau convenu, et que nos produits seront livrés à temps à nos clients. De plus, nous voulons nous assurer que les taux de fret que nous payons pour expédier nos produits sont concurrentiels.

Lors de la négociation de toute entente commerciale, il est essentiel d'établir des obligations de service et de communication, des normes et des mesures de rendement, des conséquences et des processus de règlement des différends. Cela donne aux entreprises l'occasion d'entamer un dialogue avec les sociétés ferroviaires concernant d'importants enjeux. Cela étant dit, la conversation ne peut pas être unilatérale. Il est raisonnable de s'attendre à ce que chaque expéditeur soit tenu de respecter les mêmes normes que les sociétés ferroviaires. Après tout, la question qui nous occupe semble avoir trait à l'égalisation de la relation commerciale, égalisation qui ne pourra pas être réalisée si la conversation est à sens unique.

Je ne suis pas un expert en logistique, sans parler de la gestion de services ferroviaires. Toutefois, à mon avis, les compagnies de chemin de fer doivent gérer de nombreuses pièces en mouvement, sans vouloir faire de mauvais jeu de mots. Elles doivent relever tous les mêmes défis internes que les autres entreprises mais, en plus de ceux-ci, elles doivent faire face à la température, aux correspondances, aux durées de rotation et aux distances d'expédition variables. Les sociétés ferroviaires doivent affronter chacun de ces facteurs externes pour s'assurer que le Sinclar Group bénéficie du service qu'il désire.

Lorsque j'entends parler de toutes les difficultés que les sociétés ferroviaires doivent surmonter et des mesures plus prescriptives que l'industrie demande à l'égard des ententes commerciales, je m'inquiète des sacrifices que les expéditeurs vont devoir consentir pour établir des relations fonctionnelles. Selon moi, cela signifie que les coûts assumés par les expéditeurs augmenteront ou que la certitude liée à la livraison diminuera. Je pense que la dernière conséquence se traduira par des créneaux de livraison plus longs, ce qui compliquera de plus en plus la tâche du Sinclar Group en matière de gestion de son effectif et de sa production.

Le rendement passé des sociétés ferroviaires a rendu le projet de loi C-52 indispensable. Je pense que ce dernier s'est adéquatement acquitté de la tâche délicate d'obliger les intervenants à prendre des mesures, tout en leur permettant d'adapter les ententes en fonction des besoins des expéditeurs. Nous ne pouvons pas remédier aux échecs de rendement passés, mais nous devons en tirer des enseignements, établir de nouvelles mesures de protection et nous employer à rétablir les relations constructives qui sont nécessaires pour consolider le rendement économique national.

Je recommande que le projet de loi C-52 soit approuvé, tout en reconnaissant que certaines questions préoccupantes seront surveillées par tous les intervenants. Je recommande également que l'on confie aux personnes chargées de procéder en 2015 à l'examen législatif de la Loi sur les transports au Canada la tâche d'élaborer un programme pour surveiller ces questions non résolues. Ce processus devrait être transparent et permettre à tous les intervenants d'exprimer leurs points de vue.

Le Sinclair Group croit que les entreprises doivent être incitées à travailler ensemble à la résolution de leurs problèmes commerciaux. D'après notre expérience, le CN est attentif aux recommandations qui ont été formulées jusqu'à maintenant. Nous avons le sentiment que leurs actions devraient engendrer une plus grande collaboration en vue de régler les difficultés que les expéditeurs rencontrent aujourd'hui. Les intervenants qui travaillent ensemble comme des partenaires renforceront leurs rapports en comprenant mieux leurs activités respectives. Selon moi, grâce à cette compréhension, nous réaliserons d'autres innovations et nous améliorerons davantage les services.

Je vous remercie encore une fois de l'occasion que vous m'avez donnée de faire un exposé au comité.

• (1605)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Stewart.

Le dernier et non le moindre, M. George Malec de l'Administration portuaire d'Halifax.

Vous avez 10 minutes, s'il vous plaît.

M. George Malec: Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité.

Merci de nous donner l'occasion de témoigner devant votre comité. Halifax représente un atout pour le Canada en ce qui a trait aux activités stratégiques relativement au commerce mondial que nous connaissons actuellement. Le port d'Halifax est le seul port en eau profonde sur la côte est au Canada qui est capable d'accueillir des navires Panamax et post-Panamax et qui facilite et soutient les objectifs généraux du Canada en matière de commerce, particulièrement en ce qui concerne l'utilisation du canal de Suez pour atteindre l'Asie du Sud-Est.

À cette fin, ce dont nous parlons et ce que nous apportons dépassent les préoccupations normales d'un port: nous comprenons notre relation en tant que partie d'une chaîne d'approvisionnement importante au développement économique du Canada. Monsieur le président, à ce sujet, 65 p. 100 de notre transport intermodal se fait par l'entremise du réseau ferroviaire du CN en direction des marchés intérieurs clés, auxquels certains de mes bons collègues, dont Peter Xotta, ont déjà fait allusion. Tous les Canadiens en tirent avantage.

Nous avons bien entendu constaté une évolution très similaire au cours des deux dernières années. Avant l'examen des services de transport ferroviaire des marchandises, qui a été une démarche très constructive de la part du gouvernement, nous avons constaté une volonté de la part du CN de collaborer avec nos partenaires et nous et de s'engager auprès des parties à une transparence accrue, à une meilleure reddition de compte concernant les niveaux de service et à des structures de prix dynamiques en vue de faciliter l'utilisation de l'infrastructure en place au port d'Halifax.

Nous avons en fait été le modèle et la première autorité portuaire à exploiter un terminal et un réseau ferroviaire axés sur des indicateurs de rendement clés, ce qui a eu des bienfaits tangibles, à l'instar de ce que vous avez entendu concernant Global de la part de M. Xotta, ou le port de Prince Rupert, etc. Nous avons l'intention et l'espoir de collaborer avec le CN et nos partenaires, parce qu'il s'agit d'une chaîne d'approvisionnement intégré et complexe, comme vous l'avez déjà entendu. L'efficacité des réseaux ferroviaires doit correspondre aux attentes et aux engagements des expéditeurs et particulièrement des exploitants de terminal qui sont les principaux partenaires dans le transbordement.

Selon nous, la chaîne d'approvisionnement est bien équilibrée et très complexe. Nous préférons arriver à des solutions commerciales,

qui se sont avérées très efficaces jusqu'à maintenant. Nous partageons les commentaires des représentants de Prince Rupert et de Port Metro Vancouver: compte tenu de la complexité et de la chaîne d'approvisionnement, il faut aborder avec la plus grande prudence cette question avant de mettre en place des processus réglementaires. Nous sommes conscients de la complexité de la chaîne d'approvisionnement. Voilà pourquoi nous vous encourageons à faire preuve d'une grande prudence au sujet des mesures contraignantes en vertu du projet de loi C-52.

En résumé, monsieur le président, Halifax est d'accord avec les commentaires de nos partenaires portuaires concurrents et complémentaires de Prince Rupert et de Vancouver. Nous sommes d'accord avec les propositions et les recommandations. Au lieu de les répéter, je vous dirai seulement que l'Administration portuaire d'Halifax considère également que c'est la bonne approche.

Merci.

• (1610)

Le président: Merci, monsieur Malec, d'avoir été bref, comme tous les autres témoins.

Sur ce, passons aux séries de questions.

Madame Chow, vous avez sept minutes.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): J'ai une question pour l'équipe de Port Metro Vancouver. Parmi vos recommandations — la deuxième recommandation de vos précédentes recommandations —, il était question de mesurer le rendement.

Existe-t-il actuellement des lignes directrices émanant des autorités portuaires qui établissent que si un pourcentage x de trains arrive à l'heure, un nombre y de conteneurs peut quitter le port, et que si les trains n'arrivent pas à l'heure, on perd un tel montant et que certains expéditeurs doivent réserver trois ou quatre conteneurs au cas où leurs grains, par exemple, n'arrivent pas à l'heure? Y a-t-il des mesures du rendement auxquelles sont associés des montants fixes pour toutes les autorités portuaires qui reçoivent beaucoup de marchandises par train?

Je vais débiter par le représentant de Vancouver.

M. Peter Xotta: Madame Chow, comme je l'ai mentionné dans mon exposé, les chaînes d'approvisionnement en vrac varient énormément au pays entre les ports qui s'occupent de la manutention de marchandises en vrac. Leur nature rend très difficile la normalisation des mesures du rendement au sein de ces chaînes d'approvisionnement.

Cela étant dit, vous êtes peut-être au courant du travail que certains accomplissent au nom du gouvernement du Canada en vue de surveiller la chaîne d'approvisionnement en céréales, par exemple. Des méthodologies sont en place pour le faire.

La vaste majorité de nos commentaires, soit les nôtres et ceux de nos partenaires portuaires concurrents et complémentaires, porteront sur la chaîne d'approvisionnement intermodale qui manipule les conteneurs. Les autorités portuaires peuvent davantage surveiller cette activité très concurrentielle. En collaboration avec les compagnies de chemin de fer et nos autres fournisseurs de services, nous avons réussi très efficacement à établir des objectifs de rendement et à les respecter.

Par exemple, à Vancouver, nous avons établi en 2010 un objectif pour les divers partenaires de la chaîne d'approvisionnement en vue de mesurer notre rendement par rapport à une durée de séjour de trois jours. Autrement dit, les conteneurs reçus à Vancouver qui seront acheminés par train vers les marchés intérieurs devraient quitter les terminaux en trois jours ou moins. Je suis heureux de rapporter qu'au cours des deux années depuis l'entrée en vigueur de cet objectif, notre rendement se situe de manière générale à environ deux jours, ce qui est très concurrentiel par rapport aux autres ports situés sur la côte ouest.

Nous nous sommes engagés à faire preuve d'une grande transparence et d'une grande visibilité au sujet du rendement de la chaîne d'approvisionnement auprès de nos partenaires. En fait, avant la séance, je discutais justement de cet enjeu avec Transports Canada, les compagnies de chemins de fer et les exploitants de terminaux.

Donc, la norme que nous avons établie est de moins de trois jours. Comme je l'ai dit, nous avons un rendement qui éclipse cet objectif, en particulier au cours des 24 derniers mois.

• (1615)

Mme Olivia Chow: Merci.

En ce qui a trait, par exemple, au transport du grain à temps par le CN ou le CP au port, avez-vous noté une efficacité accrue, ou y a-t-il plus de problèmes? Avez-vous constaté une tendance?

En raison des discussions concernant le projet de loi, j'imagine que... et il y a eu auparavant le rapport Dinning et l'examen par les parties concernées. J'imagine que toutes les discussions ont permis d'améliorer le rendement. Est-ce le cas? Avez-vous noté une tendance?

M. Peter Xotta: De manière générale, je remarque que le rendement des deux principales compagnies de chemin de fer concernant notre porte d'entrée s'est considérablement amélioré. La chaîne d'approvisionnement de l'industrie agricole subit actuellement de grandes transformations en raison de modifications en ce qui a trait au transport du grain et au rôle de la Commission canadienne du blé à cet égard.

Nous avons également mis l'accent sur l'un des défis particuliers à la côte ouest, soit le chargement de produits agricoles sous la pluie. Les conditions météorologiques pendant l'automne posent des défis opérationnels qui influent sur la chaîne d'approvisionnement.

Nous prenons donc les moyens en vue de collaborer pour trouver des solutions, mais de manière générale, je dirais que le rendement accru de la chaîne d'approvisionnement que nous avons été capables de mesurer en ce qui a trait aux conteneurs se répète également, à divers degrés, dans les autres chaînes d'approvisionnement.

Mme Olivia Chow: Selon vous, les pénalités imposées par les arbitres devraient-elles être versées au gouvernement ou aux parties, aux expéditeurs, par exemple? Si les expéditeurs n'ont pas obtenu le service qu'ils voulaient ou que les ententes de service n'étaient pas mises en oeuvre, croyez-vous que les pénalités devraient être versées au gouvernement ou aux expéditeurs?

M. Peter Xotta: Je ne suis pas certain que le port a une position arrêtée à cet égard. À mon avis, nos recommandations indiquent que la priorité est de conclure des ententes commerciales entre les parties, ce qui sous-entend que s'il y a des encouragements ou des pénalités réciproques, ce serait entre les partenaires commerciaux.

Nous pourrions vous faire part d'une réponse plus approfondie si le groupe et le comité le souhaitent, mais ce serait ma réaction initiale.

Mme Olivia Chow: Sous sa forme actuelle, le projet de loi porte seulement sur les parties qui n'ont pas d'entente de service. Selon vous, devrions-nous étendre le projet de loi de façon à ce que l'arbitrage soit offert à tout le monde, peu importe que les parties n'aient pas encore d'entente ou qu'elles en aient déjà une? Croyez-vous que le projet de loi devrait seulement porter sur les nouvelles ententes de service?

M. Peter Xotta: Du point de vue du port, je vous répèterais notre mise en garde, à savoir que ce sera peut-être difficile d'élaborer un modèle. Je comprends que cela pose un défi extrême au comité, mais nous nous inquiétons des possibles conséquences imprévues de vouloir rendre le tout le plus simple et le plus efficace possible.

D'après nous, le projet de loi devrait encourager les partenaires privés à s'entendre. Les parties qui souhaitent conclure une entente sur les niveaux de service et qui n'y arrivent pas sans avoir recours aux dispositions du projet de loi devraient pouvoir le faire.

• (1620)

Le président: D'accord, merci.

Monsieur Coderre, vous avez sept minutes.

L'hon. Denis Coderre: Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs.

Ma question s'adresse à MM. Stewart et Edwards. Étant donné que c'est la raison d'être du projet de loi C-52, croyez-vous que la mesure donnera plus de poids aux expéditeurs en vue de négocier des ententes de service? Il se pourrait que les compagnies de chemin de fer affirment que ce n'est pas nécessaire et que certains ports se disent que les parties ont déjà conclu des ententes commerciales et que cela ne sert à rien de s'en préoccuper. Du point de vue des expéditeurs, qu'en pensez-vous?

Monsieur Edwards, allez-y en premier.

M. Stephen Edwards: Je vais axer mon commentaire sur le plan du transport intermodal, parce que c'est le domaine que je connais bien. Normalement, le client de la compagnie de chemin de fer en ce qui concerne le transport intermodal de conteneurs — c'est similaire à nous en tant qu'exploitant de terminal — est principalement la compagnie maritime qui assure le service entre l'Asie et Toronto et Montréal, par exemple. La fusion des compagnies maritimes ces derniers temps a mené à un pouvoir d'achat accru de la part de notre clientèle. Leur capacité de passer des contrats avec les compagnies de chemin de fer est assez considérable.

Lorsque l'arbitrage sera une option, je crains que les parties adoptent une position ferme dès le début des négociations au lieu de chercher à conclure une entente commerciale. Le milieu est habitué d'avoir des contrats à long terme. L'industrie est habituée d'avoir des contrats de plusieurs années avec plusieurs ports d'une valeur de plusieurs millions de dollars. Si l'arbitrage est possible en dernier recours, je crains que les parties adoptent une position plus ferme...

L'hon. Denis Coderre: D'accord.

Allez-y, monsieur Stewart.

M. Greg Stewart: En gros, nous croyons que le projet de loi donnera plus de poids aux expéditeurs. Dans notre cas, par exemple, nous avons déjà conclu une entente commerciale avec le CN, et l'entente inclut des processus de règlement des différends que nous suivons, et c'est très efficace. La résolution des différends demande le concours des deux parties, mais je crois que nous abordons la situation d'égal à égal, et les ententes sur les niveaux de service permettront aux parties d'en faire autant.

Par contre, je crois que l'arbitrage est un moyen un peu démesuré. J'aurais vraiment préconisé la médiation. Lorsque nous avons eu des différends par le passé, nous avons demandé l'opinion de tiers. Voilà ce que j'en pense.

L'hon. Denis Coderre: D'accord.

Messieurs Mayer, Malec et Xotta, selon ce que j'en comprends, nous ne devrions tout simplement pas avoir de projet de loi, parce qu'il suffit d'ajouter un nouveau règlement, si vous voulez remplacer l'arbitrage par la médiation. Depuis le rapport Dinning, les compagnies de chemin de fer ont peur et ont bonifié leurs ententes. Donc, à quoi bon? Ai-je raison?

Monsieur Mayer, allez-y en premier.

M. Andrew Mayer: Nous devons comprendre qu'il peut arriver, selon les circonstances, qu'une partie soit incapable de conclure en agissant de bonne foi une entente négociée. Dans un tel cas, le projet de loi C-52 propose un mécanisme en vue de briser cette impasse.

D'après moi, il manque au projet de loi une étape en vue de faciliter un règlement négocié sans avoir recours à l'arbitrage, parce que l'arbitrage devrait être une solution de dernier recours. Si les parties doivent aller en arbitrage, il faut que le processus ressemble à ce que j'ai proposé, c'est-à-dire un processus qui tient compte des intérêts de tous les utilisateurs de la chaîne d'approvisionnement.

L'hon. Denis Coderre: Merci.

Monsieur Malec.

M. George Malec: Je dois dire qu'il s'agit d'une réponse très concise de la part de mon collègue.

Nous sommes conscients que le projet de loi a évidemment été motivé par un besoin qui est né il y a environ huit ou dix ans du mécontentement des expéditeurs. Nous avons été témoins de réflexions intéressantes axées sur l'avenir et de progrès importants en ce qui concerne les ententes commerciales entre les expéditeurs, les autorités portuaires, les exploitants de terminal et les compagnies de chemin de fer.

Cela étant dit, c'est un processus continu, et nous croyons qu'une raison sous-tend le projet de loi C-52. Nous convenons qu'il faut faire preuve d'une grande prudence avant d'adopter des solutions normatives, compte tenu de la complexité de la chaîne d'approvisionnement et de l'équilibre délicat qu'il faut maintenir. Il ne s'agit pas seulement des compagnies de chemin de fer; chaque joueur de la chaîne d'approvisionnement a diverses obligations.

• (1625)

L'hon. Denis Coderre: Monsieur Xotta.

M. Peter Xotta: Je me fais l'écho des commentaires des représentants de Prince Rupert et d'Halifax.

Nous comprenons que ce sont les commentaires reçus par le gouvernement au cours des dernières années liés au mécontentement des expéditeurs qui nous ont menés à la situation actuelle. Les expéditeurs s'inquiètent également que l'accroissement du rendement que nous croyons qu'ils ont constaté pourrait être inversé au fil des ans et veulent s'assurer que cela ne se produit pas.

Notre point est que nous croyons que vous devez être conscients des améliorations qui ont été faites et qu'il ne faut pas saper par inadvertance les progrès réalisés.

L'hon. Denis Coderre: En gros, si nous n'incluons pas la médiation, nous créerons un autre déséquilibre. Par conséquent, c'est ce que nous devrions faire.

Par contre, qui déterminera les critères si tout le monde agit de bonne foi?

Monsieur Mayer?

M. Andrew Mayer: Je pense que c'est le rôle de...

L'hon. Denis Coderre: Un autre groupe? Une autre étude?

M. Andrew Mayer: Non, pas une autre étude. Monsieur le député, je crois que l'OTC, par exemple, pourrait assumer cette responsabilité, qui est de déterminer quelles étapes ont été suivies par les deux parties afin de négocier une entente et d'évaluer cela.

Il faudrait éviter, selon moi, une situation dans laquelle l'une des parties, et il pourrait bien s'agir d'un expéditeur, utilise le système pour exercer des pressions commerciales sur la société ferroviaire afin qu'elle conclue un accord sur les niveaux de service qui crée un manque d'efficacité.

L'arbitrage constitue la manière forte. S'il y a un droit automatique à l'arbitrage, il est possible que les expéditeurs puissent créer une pression commerciale artificielle qui entraînera l'inefficacité du système.

Le président: Merci, monsieur Coderre.

C'est maintenant au tour de M. Toet, pour sept minutes.

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

Je tiens à remercier tous les témoins qui sont avec nous aujourd'hui. Il est très intéressant d'entendre un point de vue qui diffère quelque peu de ce que nous avons déjà entendu. Je veux en parler un peu.

L'une des choses que nous ont dites les expéditeurs, et j'ai entendu tout à fait le contraire aujourd'hui, c'est qu'ils ne devraient pas parler de la complexité du réseau, mais mettre l'accent sur leurs besoins uniquement et ce qu'il leur faut pour expédier leurs produits sur le marché.

Aujourd'hui, nos cinq témoins ont beaucoup parlé de l'importance de parler de la complexité du réseau. Il était aussi très intéressant de voir que tous les ports se perçoivent comme faisant partie de ce réseau complexe. Vous ne dites pas ne pas en faire partie, au contraire; en fait, vous amplifiez même la complexité à laquelle font déjà face les sociétés ferroviaires à l'intérieur de leur propre réseau.

Monsieur Xotta, puisque vous avez mentionné dans vos observations que c'est essentiel pour bien comprendre le réseau de la chaîne d'approvisionnement, peut-être pourriez-vous commencer en nous disant pourquoi c'est si important et ce que vous répondriez aux expéditeurs au sujet de l'importance d'examiner l'ensemble du réseau complexe du système d'expédition.

Monsieur Xotta.

M. Peter Xotta: Je vous remercie de la question.

Pour mettre cela un peu en contexte, selon notre expérience, nous mettrions l'accent, comme la plupart des autres ports et leurs terminaux, ces dernières années, sur l'amélioration du rendement sur les questions « de premier mille et de dernier mille », en particulier les choses que nous pouvons faire à l'intérieur et autour du complexe portuaire pour nous assurer que ce n'est pas une entrave au déplacement libre et efficace des produits. En entreprenant cette analyse, qu'il s'agisse d'améliorer un accès routier ou ferroviaire ou d'ajouter un terminal maritime, nous le faisons, comme l'a mentionné notre ami de Global, dans le contexte de la demande mondiale, des possibilités pour le Canada, et du fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement au pays. Nous croyons qu'il est important de comprendre et de soumettre ces détails contextuels à une analyse à ce niveau, où les expéditeurs et les sociétés ferroviaires pourraient négocier si l'OTC, par exemple, s'imisce sur ce terrain.

Comme je l'ai dit dans mes recommandations, je crois que la fenêtre de contexte doit être assez large pour éviter les conséquences imprévues, et ceux qui sont chargés de cette tâche très difficile doivent pouvoir offrir cette expertise.

• (1630)

M. Lawrence Toet: Parmi tous les témoins que nous avons ici aujourd'hui, y a-t-il quelqu'un qui ne serait pas d'accord au sujet de l'examen de l'ensemble du réseau? Comme nous l'ont dit certains expéditeurs, le fait de supprimer cet aspect... Y a-t-il quelqu'un qui dirait que ce n'est pas nécessaire?

Comme personne ne répond, j'en déduis que vous êtes tous d'avis qu'il est essentiel que cela en fasse partie.

Je voudrais aborder la question des négociations commerciales comme méthode privilégiée. J'ai aussi entendu cela très nettement ici, et je pense que nous avons été très clairs: ce projet de loi se veut un filet de sécurité. Le résultat souhaité, c'est que les négociations commerciales deviennent la norme et le statu quo, et qu'il n'y ait pas beaucoup d'arbitrage à l'issue de cela.

Vous avez parlé, monsieur Mayer, de cette mesure provisoire de négociation. Certains expéditeurs nous ont également dit estimer que le délai pour prendre part à l'arbitrage et conclure un arrangement pour transporter leurs produits est déjà trop long. Qu'en pensez-vous? Votre idée d'élargir le processus de négociation m'intrigue, mais comment leur répondons-nous?

M. Andrew Mayer: Évidemment, toute mesure additionnelle allongera le processus, mais en ne le faisant pas, on risque de créer un manque d'efficacité dans le système, ce qui constituera une perte encore plus grande pour l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

En ce qui concerne les préoccupations des expéditeurs, il y a une chose qui me laisse un peu perplexe, et c'est qu'ils sont aussi touchés par le manque d'efficacité dans la chaîne d'approvisionnement qui entraîne une distribution inéquitable ou inefficace des ressources ferroviaires dans des secteurs particuliers, car il y a un effet à l'échelle du système: il est plus difficile pour les sociétés ferroviaires d'envoyer leurs wagons aux terminaux; il est plus difficile pour les terminaux de décharger ces wagons au navire. Mais pour ce qui est de la mesure provisoire, je pense qu'il nous faut des délais prescrits pour nous assurer qu'aucune des parties — ni les sociétés ferroviaires, ni les expéditeurs — ne peuvent prolonger injustement la période de médiation. Il faut que ce soit un peu plus prescriptif à ce chapitre afin d'éviter un processus trop long.

M. Lawrence Toet: Monsieur Stewart, j'ai une question à vous poser. Vous avez parlé longuement de l'établissement de relations et de la nécessité d'établir des liens en affaires. Je suis tout à fait

d'accord avec vous sur ce point. Vous avez aussi parlé de la relation que vous avez établie avec le CN et vous avez dit que les deux parties mettent l'accent sur la compréhension et la communication dans cette relation. Pourtant, vous avez aussi mentionné qu'il nous faut vraiment une mesure législative comme filet de sécurité. À certains égards, vous avez aussi le sentiment que nous devons avoir un processus législatif, mais nous voulons vraiment renforcer les relations.

Considérez-vous comme un revers le fait que ces deux éléments s'opposent et que ces relations ne se développeront peut-être pas comme elles le devraient, si l'expéditeur peut faire appel à un arbitre assez rapidement?

M. Greg Stewart: Je pense que le...

[*Note de la rédaction: difficultés techniques*]

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

Le président: En fait, votre temps sera écoulé lorsqu'il aura terminé de répondre.

M. Lawrence Toet: Mais il a terminé.

Le président: Eh bien, nous espérons que ce ne soit que temporaire. Il vous restait un peu plus de trente secondes, alors lorsque la communication sera rétablie, si elle l'est, nous lui permettrons de répondre à cette question.

Entre-temps, nous allons céder la parole à M. Daniel, pour sept minutes.

• (1635)

M. Joe Daniel (Don Valley-Est, PCC): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie tous d'être avec nous.

Mes commentaires vont dans le même sens que ceux de mon collègue. Le réseau est un grand réseau, et les deux sociétés ferroviaires nous ont dit qu'il y a des choses sur lesquelles elles n'ont aucun contrôle. Elles ont parlé notamment des conditions météorologiques, sur lesquelles nous n'avons aucun contrôle non plus; nous pouvons donc oublier cette partie.

L'autre partie portait sur les liens avec les administrations portuaires, le processus de chargement et de déchargement, etc. J'ai trouvé intéressant de savoir que vous avez des ANS, ou accords sur les niveaux de services.

Pouvez-vous m'en dire un peu plus sur ce qui est inclus comme mesures de rendement? Vous pouvez peut-être nous parler des pénalités incluses pour le rendement insuffisant ou des dommages indirects prévus dans ces accords. Lesquels préoccupent certains expéditeurs?

Le président: Avant de poursuivre, je veux vous dire que la communication avec M. Stewart est rétablie.

Monsieur Stewart, aussitôt que les sept minutes de M. Daniel seront écoulées, nous vous reviendrons pour vous donner l'occasion de répondre à la question de M. Toet.

Allez-y, monsieur Mayer.

M. Andrew Mayer: Monsieur Daniel, au sujet des accords sur les niveaux de service qui sont en vigueur en ce moment, je voudrais parler de celui entre le port, le CN et Maher Terminals, notre exploitant de terminal à conteneurs.

Le port n'a pas de contrat avec la société ferroviaire. Nous ne recevons pas de services ferroviaires en soi, et l'exploitant du terminal non plus. Le contrat est conclu entre les expéditeurs et les sociétés ferroviaires, mais nous avons un intérêt à assurer l'efficacité du système. Je pense que les sociétés ferroviaires ont bien fait de conclure des accords sur les niveaux de service avec nous.

En cas de non-respect d'un engagement dans l'entente de service, alors la solution se trouve entre l'exploitant du terminal et la société ferroviaire en fonction des dommages. J'hésite un peu à entrer dans les détails à ce sujet. Je crois que c'est quelque chose que...

M. Joe Daniel: Mais vous avez des mesures de rendement dans...

M. Andrew Mayer: Il y a... Je suis désolé de vous interrompre; oui, il y en a. Il y a des seuils établis pour la durée du cycle des wagons, le temps d'attente et les autres éléments qui ont une incidence sur l'efficacité du système.

Notre principal objectif, en tant qu'administration portuaire, c'est de déterminer où précisément le bât blesse et quels problèmes nuisent au déchargement rapide des wagons et au chargement rapide des navires, afin que nous puissions faire en sorte de réduire ou d'éliminer ces problèmes. Ce pourrait être grâce à des investissements en infrastructure ou à des changements à la réglementation pour améliorer l'efficacité du système.

C'est l'un de nos principaux objectifs — de pouvoir déterminer dans quelle mesure le système fonctionne efficacement, plutôt que de pénaliser les sociétés ferroviaires.

M. Joe Daniel: D'accord.

Puis-je demander aux représentants des autres administrations de répondre également?

M. Peter Xotta: Au Port Metro Vancouver, notre structure est légèrement différente, même si elle a les mêmes principes qui ont été décrits par nos amis plus au nord.

Nous avons conclu avec les deux sociétés ferroviaires des protocoles d'entente qui leur demandent un engagement à conclure un accord sur les niveaux de service avec les terminaux. Nous ne sommes pas directement partie à ces accords.

Le protocole d'entente souligne également les responsabilités sur le plan de la collaboration en matière de surveillance du rendement. C'est le rôle principal que joue le port pour veiller à ce qu'au-delà du libellé, l'intention soit respectée. Il y a une disposition sur le recours à des paliers supérieurs selon laquelle si nous n'obtenons pas les résultats souhaités relativement à des questions cruciales, les divers représentants des entreprises — terminal, société ferroviaire et port — au plus haut niveau vont se réunir pour discuter de ces questions.

C'est la structure de base à Vancouver.

M. George Malec: Monsieur, pour ce qui est de Halifax, nous sommes partie à l'entente qui a été conclue entre nos deux exploitants de terminal à conteneurs et le CN. C'est une entente équilibrée qui reconnaît que les parties concernées doivent avoir des obligations réciproques. Par exemple, lorsque les wagons sont envoyés au terminal, pour décharger les conteneurs destinés à l'exportation et pouvoir charger ceux qui sont destinés à l'importation, il doit y avoir un cycle prescrit d'une durée raisonnable pour le renvoi de ces wagons au CN. Il existe toutes sortes de nuances et de moyens de ralentir ou de retarder ce processus, ce qui nuit au rendement des sociétés ferroviaires et à leur capacité de fournir ce parc de wagons à leurs clients.

Nous nous investissons également beaucoup sur le plan de la surveillance adéquate des mesures. L'un des principaux problèmes qui ont mené à l'examen fédéral des services ferroviaires, c'est que les parties se pointaient du doigt parce qu'elles n'utilisaient pas nécessairement un ensemble convenu de mesures; elles ne comparaient pas des pommes avec des pommes.

La chose la plus importante que nous puissions faire, et que nous faisons, c'est de nous entendre sur les mesures et de veiller à ce que toutes les parties à l'entente soient du même avis. Ensuite, nous devons établir un processus de TI grâce auquel les données sont recueillies, vérifiées et distribuées aux parties signataires de l'entente afin qu'elles vérifient s'il s'agit des mesures adéquates. Personne ne blâme les autres ni ne pointe du doigt en accusant de ne pas mesurer les bonnes choses ou de ne pas mesurer de la même façon. C'est aussi simple que de s'entendre, par exemple, sur des questions comme le moment où les activités cessent sur le navire, où les activités commencent au terminal, où on commence à mettre en place les wagons au terminal, où le terminal rend les wagons à la société ferroviaire, et où vous commencez vos mesures.

Cela vous donne une petite idée de la complexité du processus et des ententes requises, seulement pour cette interface du terminal ferroviaire.

Merci.

• (1640)

Le président: Quelqu'un d'autre souhaite-t-il faire une observation?

M. Joe Daniel: Avant de poser ma prochaine question, j'aimerais savoir s'il me reste du temps.

Le président: Oui. Il vous reste près de deux minutes.

M. Joe Daniel: De toute évidence, vous avez réussi à négocier tous ces critères de qualité et de rendement. Y a-t-il une raison pour laquelle les autres administrations portuaires n'ont pu faire la même chose?

Monsieur Mayer.

M. Andrew Mayer: Monsieur Daniel, je pense qu'il y a des mesures de rendement qui sont incluses dans l'accord sur les niveaux de service qui a été conclu entre le port, Maher et le CN. Comme M. Malec, je suis d'avis que la clé est de s'assurer d'avoir une méthode juste et uniforme d'évaluer le rendement. Je crois que nous avons réussi à le faire dans cet accord.

C'est une chose qu'il nous faut développer, et il vaudrait la peine de le faire dans d'autres secteurs de notre industrie.

M. Joe Daniel: J'aimerais savoir si j'ai bien compris. Au début, vous avez dit n'avoir aucune entente avec les sociétés ferroviaires et ne pas être responsable de certaines de ces choses.

Est-ce bien cela?

M. Andrew Mayer: Non. Je voulais dire que nous n'achetons pas un produit de la société ferroviaire. Elle ne nous fournit pas un service ferroviaire.

M. Joe Daniel: D'accord, mais vous fournissez un service.

M. Andrew Mayer: Nous sommes un participant et un intervenant dans ce service, et les sociétés ferroviaires ont volontairement conclu un accord sur les niveaux de service avec l'exploitant du terminal et le port.

Pour tout dire, je pense que le processus d'examen des services ferroviaires a probablement motivé et incité les sociétés ferroviaires à conclure ce type d'accords avec nos intervenants, avec l'exploitant du terminal et le port.

M. Joe Daniel: Or, de toute évidence, ils soutiennent que tout effet sur le rendement au niveau des ports aura une incidence sur l'ensemble du réseau. Par exemple, si vous ne déchargez pas leur grain au rythme convenu dans votre accord et que les chargements ne peuvent pas être expédiés à leur destinataire, ils ne subissent aucune conséquence, ce qui a un effet direct sur les expéditeurs.

M. Andrew Mayer: C'est vrai. Je suppose, pour utiliser une expression populaire, que c'est la société ferroviaire qui est prise entre l'arbre et l'écorce, et la solution pour l'expéditeur, dans ce cas, c'est la société ferroviaire. À son tour, la société ferroviaire exerce alors une pression commerciale sur les exploitants de terminaux pour qu'ils rendent leur système plus efficace afin de ne pas se voir infliger une pénalité à l'autre bout de la chaîne d'approvisionnement.

M. Joe Daniel: Donc, le projet de loi a-t-il du sens?

M. Andrew Mayer: De ce point de vue, oui, parce que cela fait intervenir d'autres parties, pour autant que les terminaux et les ports puissent exercer une pression semblable sur les sociétés ferroviaires.

M. Joe Daniel: Quelqu'un d'autre a un commentaire?

Le président: Vous avez largement dépassé le temps imparti. Nous y reviendrons peut-être, Joe.

Monsieur Stewart, pourriez-vous maintenant répondre à la question de M. Toet?

M. Greg Stewart: Je veux simplement m'assurer d'avoir bien compris. La question que l'on me pose porte sur l'arrimage de la mesure législative aux arrangements privilégiés que sont les accords commerciaux et les problèmes que j'entrevois par rapport à cet arrangement. Est-ce exact?

M. Lawrence Toet: Assez, oui.

• (1645)

M. Greg Stewart: En ce qui concerne l'arrimage de la mesure législative aux accords commerciaux, ce que je préférerais, manifestement, serait que nous nous en tenions aux accords commerciaux. Cependant, je reconnais que sur le plan du rendement, les antécédents de certaines sociétés de chemin de fer indiquent qu'il nous faut un autre filet de sécurité — une expression qui semble circuler au sein du comité —, ou à tout le moins un ensemble d'exigences des entreprises canadiennes quant à la façon dont la relation doit fonctionner. Je pense que c'est ce que fait la mesure législative.

En outre, je crois qu'elle offre aux entreprises une souplesse qui leur permet de s'asseoir et de vraiment s'attarder aux problèmes liés à chaque exploitant auquel ils fournissent des services ferroviaires.

À mon avis, la difficulté découle du fait qu'aujourd'hui, notre expérience avec le CN — sous la direction de M. Mongeau, le PDG du CN —, c'est qu'avec son équipe de gestion, M. Mongeau a fait un travail fantastique pour essayer de comprendre nos activités et nos besoins et mettre en place des programmes ou des solutions qui peuvent aider à répondre à nos besoins. Le problème, c'est que pour toutes les entreprises, les orientations stratégiques changent et que la direction change. Je pense que la mesure législative fonctionne et qu'elle est efficace, en ce sens qu'elle nous garantit que nous ne perdrons pas soudainement nos acquis et que nous pourrions poursuivre nos pourparlers commerciaux sur une tribune qui permet

aux deux entreprises d'établir un partenariat et de faire connaître les conditions qui nous permettront d'avoir du succès.

Le problème se posera si une partie ou les deux parties ne veulent pas vraiment prendre cet engagement, qui relèvera alors de chacune des personnes. Pour moi, encore une fois, l'arbitrage est une mesure quelque peu draconienne. Je pense que la médiation pourrait fonctionner et à mon avis, l'idée de la médiation viserait à s'assurer que tout le monde comprend les complexités du système et le rôle de chaque partie dans ce système.

Le président: Merci, monsieur Stewart.

Nous passons maintenant à M. Aubin, pour cinq minutes.

[Français]

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

Je remercie l'ensemble des invités qui sont avec nous cet après-midi.

Compte tenu des maigres cinq minutes dont je dispose, je vais me concentrer sur les représentants des administrations portuaires.

Lors entre autres de ma lecture du rapport Dinning, j'ai trouvé que vous aviez utilisé des mots assez sévères. J'en cite un passage pour nous donner le contexte:

Les administrations portuaires ont indiqué que le manque de coopération entre les compagnies de chemin de fer et les autres intervenants limitait l'efficacité du système. Tous les groupes ont signalé qu'il n'existe aucun moyen efficace de demander des comptes aux compagnies de chemin de fer [...]

Ce que j'entends depuis le début des audiences, c'est que, depuis le dépôt du projet de loi, un certain nombre d'embellies semblent s'être produites. Je ne sais pas si c'est miraculeusement, mais il y en aurait.

La première question que je vous poserai servira de préambule à ma deuxième question. Ces embellies vous apparaissent-elles passagères ou avez-vous vraiment le sentiment qu'il y a un changement durable dans vos relations, même si le projet de loi C-52 n'a pas encore force de loi? J'aimerais que vous me donniez un exemple précis, si c'est possible.

Vous pouvez intervenir dans le même ordre que vous avez fait vos présentations, en commençant par M. Mayer.

[Traduction]

M. Andrew Mayer: Monsieur le député, je pense que nous devons nous attendre à ce que les problèmes ne disparaissent pas. Notre objectif est d'intensifier la circulation des marchandises canadiennes et d'élargir le commerce canadien. En conséquence, je pense que tout le monde — les autorités portuaires, les expéditeurs et des sociétés ferroviaires — subira des pressions pour continuer de fournir des niveaux de service adéquats. Pour ce faire, il faudra investir dans les infrastructures des têtes de réseau, des voies ferrées et des ports. C'est déjà commencé; les sociétés ferroviaires le font. Le CN a fait d'importants investissements dans le corridor de Prince Rupert; l'autorité portuaire — grâce à d'importantes contributions du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial — et l'industrie ont fait de même de notre côté. Je pense que les expéditeurs devront aussi faire des efforts pour améliorer l'efficacité de leurs opérations de chargement, de façon à ne pas nuire à l'ensemble du système.

La réponse longue à votre question, c'est que je ne crois pas que le problème disparaîtra dans un avenir rapproché, parce que le volume d'échanges commerciaux va augmenter.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Monsieur Xotta, de votre côté, avez-vous un exemple précis de situation qui vous paraîtrait réglée avant même que le projet de loi ait force de loi?

[Traduction]

M. Peter Xotta: Au risque de répéter nos commentaires précédents, le résultat du déclenchement de l'examen des services de transport ferroviaire et, ensuite, de la présentation du projet de loi, c'est que pendant cette période, plusieurs choses se sont produites. La plus importante, c'est le désir très profond des deux sociétés ferroviaires de catégorie 1 de collaborer plus étroitement avec l'autorité portuaire. Comme je l'ai indiqué plus tôt, cela a permis de réduire le temps de séjour de 30 p. 100, ce qui est un facteur concurrentiel clé pour nous, dans le secteur des conteneurs. Il y a donc un résultat très direct.

Quant à savoir ce qui a précipité cela, c'est une bonne question, je pense. Bien entendu, dans le cadre de la discussion que nous avons aujourd'hui, nous essayons de savoir de quelle façon nous pouvons demeurer axés là-dessus.

• (1650)

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Monsieur Malec, allez-vous dans le même sens...

[Traduction]

M. George Malec: En effet; merci.

[Français]

M. Robert Aubin: ...que vos deux confrères?

[Traduction]

M. George Malec: Oui, en plus du fait que l'accord sur les niveaux de service entre les terminaux, le CN et nous a mené à des améliorations concrètes, surtout en ce qui concerne des facteurs comme le calcul du temps de séjour au terminal au moment de l'importation, dont M. Xotta a parlé par rapport à Vancouver. Il en va de même à Halifax, où nous avons constaté une augmentation importante de la productivité.

Ces deux dernières années, nous avons constaté que le CN communique avec nous de façon bien plus directe, s'éloignant ainsi de ce qui était probablement des prises de position prédéterminées qu'il avait adoptées auparavant en ce qui concerne la capacité de reprendre plus de parts de marché du transport, en particulier les parts liées au trafic canadien qui transitait par les ports américains pour accéder aux marchés mondiaux.

Nous en avons eu récemment un exemple, l'an dernier. Cela a commencé sous l'impulsion du CN par rapport à une occasion d'affaires avec un expéditeur de l'est du Canada qui passait par un port de sortie américain. Pendant les négociations, le CN a utilisé son inventaire et une stratégie énergique d'établissement des prix, en collaboration avec une entreprise de manutention et l'autorité portuaire. Les trois entités ont conjugué leurs efforts pour présenter à cet expéditeur une solution pour la chaîne d'approvisionnement. Je suis très heureux de voir que cela a permis d'obtenir une hausse mesurable du trafic à Halifax, en particulier dans le secteur des marchandises diverses, un secteur qui crée beaucoup d'emplois à l'échelle locale.

Le président: Merci beaucoup.

Je veux simplement souligner quelque chose. Monsieur Xotta, je crois comprendre que vous devez mettre fin à la communication à 17 heures.

M. Peter Xotta: C'est exact. Je présente mes excuses au comité.

Le président: Nous comprenons. Vous êtes occupé, comme tous les autres témoins, d'ailleurs.

Nous passons maintenant à M. Watson, pour cinq minutes.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins de comparaître au comité dans le cadre, bien entendu, de son étude du projet de loi C-52. Cinq minutes, ce sera bien peu de temps pour poser des questions et obtenir des réponses. Je tâcherai d'être bref, et j'espère que vous pourrez en faire autant dans vos réponses.

Tout le monde a remarqué que les accords sur les niveaux de service donnent des résultats depuis que l'examen des services de transport ferroviaire des marchandises a été entrepris. Pouvez-vous décrire très brièvement la relation qui existait auparavant? Y avait-il des difficultés pour négocier ou mettre en oeuvre des accords sur les niveaux de service avant l'examen des services de transport ferroviaire des marchandises?

Monsieur Mayer, nous commencerons par vous, puis nous passerons peut-être à M. Xotta, et nous réussirons en quelque sorte à avoir l'avis de tous.

M. Andrew Mayer: Je dirais que la motivation n'était pas la même.

M. Jeff Watson: De quel côté?

M. Andrew Mayer: Je parle des sociétés ferroviaires. Ce n'est pas qu'elles ne s'intéressaient pas au service. Je dirais, en gros, qu'elles ont certainement été encouragées à démontrer leur volonté d'écouter les préoccupations des autorités portuaires et des exploitants de terminaux, et elles ont reconnu que nous avions notre mot à dire.

M. Jeff Watson: Monsieur Xotta.

M. Peter Xotta: De toute évidence, c'est un fait: avant 2010, il n'y avait aucun accord sur les niveaux de service ou aucun protocole lié au service entre les autorités portuaires et les sociétés ferroviaires. Je dirais que pendant cette période, il s'agissait de la principale préoccupation des expéditeurs. De plus, nous décrivions notre relation avec les sociétés ferroviaires de catégorie 1 comme une relation qui n'était pas très axée sur l'engagement ou sur l'incidence des opérations ferroviaires à l'échelle locale. Nous avons observé un changement important, comme nous l'avons indiqué précédemment.

M. Jeff Watson: Monsieur Edwards.

• (1655)

M. Stephen Edwards: Mes antécédents ne permettent pas de faire beaucoup de commentaires sur la situation canadienne. Mon expérience est surtout liée à l'ensemble de l'Amérique du Nord.

Je dirais, sans équivoque, étant donné que je suis récemment arrivé au Canada, que la collaboration entre les exploitants de terminaux, les sociétés ferroviaires canadiennes et les autorités portuaires est de loin le meilleur exemple de collaboration que j'aie vu dans n'importe quel port d'Amérique du Nord, et je les ai tous vus.

M. Jeff Watson: Monsieur Stewart.

M. Greg Stewart: Je pense qu'auparavant, la relation était davantage axée sur les exigences opérationnelles de la société ferroviaire et probablement conflictuelle de notre côté aussi.

Je pense que les accords sur les niveaux de service ont certainement favorisé un plus grand dialogue, une collaboration beaucoup plus grande et, dans l'ensemble, d'importantes améliorations quant aux attentes.

M. Jeff Watson: Monsieur Malec, avez-vous des commentaires?

M. George Malec: Oui. Je devrais dire que notre relation s'est considérablement améliorée grâce à la conjugaison de deux facteurs. Le premier est l'examen des services ferroviaires entrepris par le fédéral. L'autre, c'est qu'une nouvelle équipe de gestion au CN a choisi d'élargir et de renforcer la relation et de communiquer avec nous de façon plus exhaustive, non seulement en ce qui a trait aux opérations quotidiennes, mais aussi par rapport à l'aspect crucial que représente l'expansion commerciale dans son ensemble.

M. Jeff Watson: Bien.

Monsieur Mayer, vous avez dit plus tôt que votre préoccupation au sujet de l'arbitrage, c'est que cela pourrait entraîner l'inefficacité du système. Pouvez-vous être plus précis sur ce que vous entendez par efficacité? À qui faites-vous référence? Selon vous, quelle situation entraînerait l'inefficacité?

M. Andrew Mayer: Il est difficile de trouver un exemple précis, mais la préoccupation des codes du fait que l'arbitre aura l'obligation ou le mandat d'imposer un accord sur les niveaux de service aux sociétés ferroviaires, que l'accord lui-même pourrait leur imposer des exigences en matière de niveaux de service qui les empêcherait de rationaliser leurs ressources de la façon la plus logique sur le plan de l'efficacité. Donc, c'est vraiment lié à la répartition de l'équipement.

M. Jeff Watson: Vous savez, cependant, que le projet de loi C-52 prévoit explicitement que dans sa décision sur l'accord, l'arbitre doit tenir compte des effets sur les opérations du réseau pour les autres transporteurs ferroviaires. Je pense que les expéditeurs ne voulaient pas que ce soit précisé. Même si l'on en tient parfois compte dans les cas d'arbitrage, le projet de loi C-52 inclut explicitement cette exigence.

Donc, je ne suis pas certain que l'on puisse entrevoir que l'arbitrage entraînera l'inefficacité du système.

M. Andrew Mayer: Puis-je répondre?

M. Jeff Watson: Je vous en prie.

M. Andrew Mayer: J'en conviens, et je reconnais que la disposition est incluse dans le projet de loi. Dans ce cas, cependant, je pense qu'il est essentiel que l'arbitre — le décideur — soit le mieux informé possible quant aux effets sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, ce qui est le deuxième aspect que nous avons soulevé dans nos recommandations.

M. Jeff Watson: Très bien.

Monsieur Stewart, étant donné que vous êtes un expéditeur, votre point de vue au sujet du projet de loi C-52... Je veux simplement que ce soit clair, parce que vous avez mentionné, je crois, que vous préféreriez avoir des accords sur les niveaux de service ou le système actuel. Dites-vous que vous ne voudriez pas que le projet de loi C-52 soit adopté? Je veux simplement que ce soit clair. Votre position me semble un peu nébuleuse.

M. Greg Stewart: Non. Je pense que le projet de loi C-52 répond adéquatement aux préoccupations qu'avaient les expéditeurs en raison du rendement antérieur des sociétés ferroviaires. Quoi qu'il en soit, cependant, je pense que les accords sur les niveaux de service doivent être la priorité. Des arrangements commerciaux qui favorisent une meilleure compréhension des activités de l'autre, la collaboration et la coopération en matière d'innovation ne pourront qu'être bénéfiques pour les deux parties.

M. Jeff Watson: La Coalition des expéditeurs par rail nous a demandé de modifier l'article 115 en indiquant qu'une société ferroviaire doit satisfaire à ses obligations en matière de services de

façon à répondre aux besoins de transport ferroviaire de l'expéditeur, avant d'énoncer des obligations de service proprement dites.

Ce modèle normatif est-il quelque chose que vous appuyeriez, en tant qu'expéditeur?

M. Greg Stewart: Du point de vue du Sinclair Group, non.

Dans notre situation, c'est-à-dire à la fin de la ligne dans le cas d'Apollo Forest Products, par exemple, si le CN était tenu de satisfaire aux obligations de toutes les autres usines situées le long de la ligne, nous serions bien moins certains de pouvoir obtenir le service dont nous avons besoin pour notre usine située à la fin de la ligne. Je pense que c'est de cela qu'il est question lorsqu'on dit qu'il faut s'assurer de comprendre les complexités du réseau et les effets qu'auraient ces décisions sur tous les clients de la ligne.

• (1700)

Le président: Merci.

Monsieur Toone, vous avez cinq minutes.

M. Philip Toone (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, NPD): Merci.

Je vais commencer par une question qui s'adresse à M. Edwards, si vous le permettez.

Nous constatons une intégration croissante du réseau ferroviaire nord-américain. Il semble y avoir un consensus — que certains d'entre vous ont mentionné — selon lequel les exportations augmenteront au fil du temps. Étant donné qu'on prévoit une augmentation des exportations, on peut présumer que ce sera en partie lié aux États-Unis.

Quel est l'effet sur le projet de loi C-52 pour ce qui est de... ou quel sera l'effet pour les expéditeurs canadiens de l'augmentation du trafic en provenance des États-Unis sur notre réseau ferroviaire? Quel genre d'effet cela pourra-t-il avoir, à votre avis?

M. Stephen Edwards: Plus tôt, il y a eu une question sur ce qui est inclus dans les accords sur les niveaux de service. Je dirais que nos accords sur les niveaux de service que nous avons entre TSI et les deux sociétés ferroviaires n'accordent aucune importance à l'origine ou à la destination du fret. Ils portent sur la performance opérationnelle que nous sommes tenus d'offrir aux sociétés ferroviaires et celle qu'elles doivent nous fournir pour la chaîne d'approvisionnement. Ces exemples consisteront à savoir qui a la responsabilité de certaines actions lorsque des parties de la chaîne d'approvisionnement peuvent manquer à leurs obligations en raison d'un manque de wagons ou d'une demande d'approvisionnement imprévue.

Simplement du point de vue du port ou de l'interface entre le terminal portuaire et le réseau ferroviaire, je dirais que pour nous, l'origine ou la destination du fret n'a aucune incidence sur le rendement que nous devons obtenir quant au temps de séjour et au transfert des conteneurs du navire au chemin de fer.

M. Philip Toone: Merci.

Monsieur Stewart, en tant qu'expéditeur, partagez-vous cet avis?

M. Greg Stewart: Je suis désolé, mais pourriez-vous répéter la question?

M. Philip Toone: Êtes-vous d'accord avec M. Edwards? Est-ce que vous aussi croyez que cela n'aura aucune répercussion sur les expéditeurs — étant donné que vous en êtes un?

M. Greg Stewart: Je m'excuse, mais j'ai été distrait par une discussion parallèle. Je suis désolé. Pourriez-vous reformuler la question?

M. Philip Toone: J'hésite à répéter la réponse de M. Edwards; je vais simplement laisser tomber et passer à un autre sujet.

Monsieur Malec, je pense que ma prochaine question touche bien plus la côte Est que la côte Ouest. Le gouvernement canadien négocie actuellement un accord commercial avec l'Europe, et on s'inquiète beaucoup des répercussions de l'arbitrage. Il s'agit là d'un outil très puissant et souvent incompatible avec les accords commerciaux internationaux.

Savez-vous dans quelle mesure l'accord commercial du Canada pourrait avoir une incidence sur le projet de loi dont nous sommes saisis en ce qui concerne la médiation et l'arbitrage?

M. George Malec: C'est une excellente question, monsieur, mais je ne me sens vraiment pas en mesure d'y répondre. Je suis désolé. Je me perdrais en conjectures, ce qui ne vous serait pas utile, monsieur.

M. Philip Toone: Je vois.

Certains reportages médiatiques m'ont appris que vous surveillez les négociations assez étroitement. Pour le port d'Halifax, je pense que l'accord commercial international aurait... il permettrait surtout d'ouvrir des marchés pour les produits de la mer, et plus particulièrement pour les fruits de mer.

Il y a fort à parier que c'est la répercussion la plus importante que l'accord aura sur le port, n'est-ce pas?

M. George Malec: C'est juste à ce stade-ci, car bien des fruits de mer nécessitent une manutention spéciale dans des conteneurs réfrigérés à coût élevé, pour lesquels l'expéditeur doit payer une prime. Ces cargaisons sont des plus intéressantes pour les transporteurs ferroviaire et maritime. Ces produits ont toujours été un des principaux créneaux de marché d'Halifax.

M. Philip Toone: Merci.

Le port de Sydney assure aussi le transport maritime vers ce marché, n'est-ce pas?

M. George Malec: À l'heure actuelle, les installations portuaires de Sydney ne permettent pas des liaisons internationales aussi complexes que les nôtres, nous qui offrons un service régulier de porte-conteneurs en eaux profondes. Il est possible d'utiliser le port de Sydney, mais je ne peux pas vraiment me prononcer sur son modèle d'affaires ou sa position sur la question.

M. Philip Toone: Je vois.

Pour ce qui est du point de vue des sociétés ferroviaires sur ce commerce — nous allons laisser tomber Sydney —, croyez-vous que les dispositions du projet de loi sont...? J'ai remarqué toute une hésitation au sujet de l'arbitrage. J'essaie simplement de mieux comprendre où se situe la ligne, surtout aux yeux des autorités portuaires que vous représentez pour la plupart.

Quand passe-t-on de la médiation à l'arbitrage? Je ne comprends pas bien votre vision des choses. Même si vous semblez tous trouver que l'arbitrage est un outil trop radical, vous dites que sans cette procédure, les sociétés ferroviaires ne se presseraient pas autant à conclure des ententes.

La procédure d'arbitrage est-elle nécessaire?

• (1705)

M. George Malec: La réponse est loin d'être simple, monsieur, et je ne peux que vous donner le point de vue des ports. En ce qui concerne le rapport de force, prenons l'exemple de la chaîne d'approvisionnement réfrigérée de votre question initiale, dont la manutention est très complexe et délicate. Le transporteur maritime de cette chaîne d'approvisionnement doit respecter bien d'autres ententes en matière d'équipement, d'inventaire, et ainsi de suite.

Une éventuelle entente avec une société ferroviaire sera lourdement touchée par bien d'autres — l'entente avec l'exploitant du terminal sur la manutention des conteneurs, celle avec le transporteur maritime qui devra apporter les conteneurs réfrigérés à un moment précis et à un endroit précis. Il faut ensuite s'entendre avec le transporteur ferroviaire sur la façon de brancher les conteneurs au groupe électrogène mobile. Voilà pourquoi nous ne nous empressons pas de dire qu'il existe un modèle simple dont l'arbitrage est la dernière étape logique. Compte tenu de la complexité de la question, nous convenons généralement qu'il doit s'agir d'une solution de dernier recours.

M. Philip Toone: Mon temps est écoulé, alors je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup.

La parole est maintenant à M. Poilievre.

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): J'invite le premier témoin qui souhaite répondre à le faire. Voici ma question: préférez-vous des règlements normatifs ou bien axés sur le rendement?

Ne répondez surtout pas tous en même temps.

Le président: Allez-y, monsieur Mayer.

M. Andrew Mayer: Étant donné que les exigences varient d'un type de produit à l'autre, je pense qu'il serait difficile d'établir des critères de rendement à caractère normatifs dans chaque secteur. Les exigences dépendent du transporteur, de l'endroit et du type de marchandise. Le scénario le plus probable, et peut-être le meilleur, serait peut-être simplement de fixer des normes ou des critères de rendement élevés.

M. Pierre Poilievre: Je vois.

Je vais laisser le reste de mon temps à M. Holder.

M. Ed Holder (London-Ouest, PCC): Merci beaucoup.

Je tiens moi aussi à remercier nos invités.

C'est assez intéressant. Lorsque le ministre a comparu, il a parlé d'arbitrage. Il a dit que le meilleur outil d'arbitrage qui soit est celui qui ne sert jamais, et il y tenait beaucoup.

Nous connaissons tous le milieu des affaires — j'y ai évolué pendant 30 ans —, et à moins d'avoir une sorte d'instrument contraignant, l'éventualité que certaines questions ne se règlent pas peut devenir problématique.

Il est malheureux que le représentant de Port Metro Vancouver ne soit plus en ligne, car il a fait une déclaration, ou peut-être son prédécesseur — je n'en suis pas certain. À vrai dire, c'est le PDG Robin Silvester qui a envoyé une lettre à Transports Canada le 31 juillet 2012. Voici ce qu'il dit au sujet des progrès réalisés depuis 2010:

Malgré ces progrès, les groupes d'expéditeurs, qui représentent un large éventail d'utilisateurs et de clients des services portuaires, maintiennent qu'il reste des problèmes de service à régler.

Puis il continue ainsi:

Certains craignent également d'être dépourvus de recours efficaces en cas de réapparition des problèmes.

J'aimerais aussi revenir sur le témoignage du 28 février dernier de François Tougas, de l'Association minière du Canada:

... nous nous trouvons dans une situation où, selon moi, de nombreux expéditeurs sont d'avis que leurs relations avec les sociétés ferroviaires se sont grandement améliorées par rapport à ce qu'elles étaient pendant la période d'interruption de service qui a duré si longtemps et dont M. Mongeau a parlé. Nous ne voulons pas revenir à la situation qui régnait à cette époque.

Je leur ai posé la question, mais j'aimerais aussi connaître votre avis, messieurs. Ce que j'essaie de comprendre, c'est votre impression non seulement du travail, mais aussi des relations entre les transporteurs ferroviaires et maritimes. Est-ce que ça va mieux et qu'on veut simplement éviter de revenir à cette triste époque?

Qu'en pensez-vous, monsieur Mayer?

• (1710)

M. Andrew Mayer: Eh bien, je crois que la situation s'est améliorée grâce à l'examen des services de transport ferroviaire des marchandises, grâce aux accords sur les niveaux de service et grâce à la structure mise en place à la suite de cette procédure. Nous aimerions assurément que les sociétés ferroviaires continuent de conclure de tels accords avec les autres exploitants de terminaux et des nouvelles installations qui verront le jour. Je pense que ce serait utile.

M. Ed Holder: Les autres témoins ont-ils autre chose à dire? Messieurs Edwards, Stewart et Malec, votre point de vue diffère-t-il de celui de M. Mayer?

Le président: Allez-y, monsieur Edwards.

M. Stephen Edwards: Je pense que nous comprenons mieux que pour que les points de transbordement soient compétitifs, qu'il s'agisse d'un port, d'un exploitant de terminal ou d'un transporteur ferroviaire, nous devons respecter certaines normes concurrentielles.

On m'a demandé tout à l'heure quelles sont les répercussions du transit des transporteurs américains par le Canada, et j'ai répondu que l'effet était neutre. On pourrait aussi dire que c'est dans l'intérêt de tous, car les ports canadiens sont ainsi bien mieux placés pour concurrencer ceux qui sont au sud de la frontière. Compte tenu de sa

nature, un navire de marchandise ne peut se déplacer qu'à une vitesse donnée. Un ne peut pas aller plus vite que l'autre sans influencer la structure de coûts.

Par ailleurs, les transporteurs maritimes canadiens des terminaux intermodaux profitent probablement du fait que les sociétés ferroviaires ont commencé à concurrencer celles des États-Unis.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Holder.

Est-ce que M. Malec ou les autres témoins avaient quelque chose à ajouter là-dessus?

Si ce n'est pas le cas, je vais remercier les témoins d'avoir comparu aujourd'hui. Nous avons perdu l'un d'entre vous à trois reprises, mais vous êtes tenace; vous êtes revenu chaque fois.

Nous vous en sommes très reconnaissants.

Monsieur Mayer, je vous remercie aussi.

M. George Malec: Merci, monsieur le président.

Le président: Bien.

Je souhaite une bonne semaine de relâche à tous les membres du comité. Je sais que ce n'est jamais vraiment un congé, mais amusez-vous bien.

Nous avons une formalité administrative à régler

Je propose de repousser le début officiel de la séance à 15 h 45. Je vous serais reconnaissant d'accepter. Je sais que la séance d'aujourd'hui a commencé quelques minutes après 15 h 30 en raison de la période des questions et du reste. Si nous avons suffisamment de députés pour commencer plus tôt, nous allons le faire. L'objectif est de ne coincer personne — si tout le monde est d'accord.

Aussi, certains ont demandé que des biscuits et des fruits soient mis à notre disposition. Même si cela va à l'encontre de mon attitude conservatrice sur le plan fiscal, vous en aurez dès la prochaine séance.

Bonne semaine de relâche.

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>