



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 068 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 12 septembre 2017

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mardi 12 septembre 2017

• (0940)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la 68^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'ordre de renvoi adopté le lundi 19 juin 2017, nous étudions le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois.

Je souhaite la bienvenue à tous les membres du Comité. Je suis heureuse de vous revoir tous en cette deuxième journée de séance, une semaine avant tout le monde.

Je remercie également nos témoins d'être avec nous ce matin. C'est très apprécié.

Nous commencerons par le témoignage de l'Association des chemins de fer du Canada, si vous voulez bien briser la glace.

M. Michael Bourque (président et directeur général, Association des chemins de fer du Canada): Merci, madame la présidente.

[Français]

L'Association des chemins de fer du Canada représente plus de 50 exploitants de chemins de fer de marchandises et de voyageurs, dont les six transporteurs ferroviaires de catégorie 1 visés par ce projet de loi. Elle représente également 40 chemins locaux ou régionaux, dits d'intérêt local, partout au pays, de même que de nombreux fournisseurs de services voyageurs et de banlieue, dont VIA Rail, GO Transit et le RMT, et des chemins de fer touristiques comme le Chemin de fer Charlevoix.

[Traduction]

Je dois préciser dès le départ que le projet de loi C-49 pourrait avoir des répercussions sur tous nos membres, ce qui comprend les chemins de fer provinciaux et de banlieue, en raison des mesures de sécurité qu'il propose.

Quand j'ai témoigné ici l'an dernier au sujet de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain, j'ai parlé des effets négatifs que l'interconnexion prolongée pourrait avoir sur le secteur ferroviaire d'intérêt local, et j'ai suggéré de laisser ces dispositions devenir caduques. Nous avons été soulagés de constater que le projet de loi C-49, qui crée le concept de transporteurs ferroviaires de catégorie 1 à l'article 2, indique clairement que l'interconnexion de longue distance ne s'applique pas aux chemins de fer d'intérêt local.

Dans votre rapport, vous recommandez, et je cite:

Que le ministre des Transports demande à l'Office des transports du Canada d'examiner les prix d'interconnexion du trafic ferroviaire qu'il prescrit afin de s'assurer qu'ils compensent adéquatement les compagnies de chemin de fer.

Le projet de loi C-49 n'exige pas que l'Office examine les prix d'interconnexion, mais fait un pas dans la bonne direction en ce qui a trait à l'interconnexion de longue distance en précisant que les prix établis par l'Office se fondent sur les tarifs commerciaux comparables.

En plus de faire de cette moyenne un minimum, la Loi stipule que l'Office doit tenir compte de la densité du trafic sur les lignes et des investissements à long terme requis, ce qui, si cette disposition est correctement appliquée, devrait nécessiter des prix supérieurs au minimum (prix moyen). C'est une bonne nouvelle, mais les problèmes pourraient se trouver dans les détails des futures décisions de l'Office.

Il y a ici des représentants du CN et du CP plus expérimentés que moi pour parler des conséquences de l'interconnexion de longue distance et des conditions de service connexes sur leurs activités. Au lieu de cela, j'ai pensé qu'il serait utile de parler de l'histoire récente du secteur ferroviaire, du succès des chemins de fer canadiens dans un contexte de politique publique et de certaines leçons importantes et durement apprises au cours des 30 dernières années de réglementation et de déréglementation du transport ferroviaire.

Les gouvernements successifs et ce comité ont contribué au succès du secteur ferroviaire canadien en établissant et en améliorant un régime réglementaire qui fait passer la liberté commerciale et les forces du marché avant l'intervention gouvernementale.

Avant l'introduction de la Loi nationale sur les transports, en 1967, la réglementation économique des chemins de fer au Canada était de plus en plus restrictive et axée sur le contrôle et l'uniformité des tarifs du transport marchandises. Avec cette approche, les chemins de fer étaient inefficients et avaient de la difficulté à faire les investissements de capitaux absolument requis pour maintenir et agrandir leurs réseaux.

Les chemins de fer aux États-Unis faisaient face à des défis similaires, ce qui a entraîné l'adoption de la Staggers Act et, en conséquence, la déréglementation significative du secteur ferroviaire américain. La Loi nationale sur les transports du Canada représentait le début d'un changement radical du cadre réglementaire des chemins de fer canadiens. Les contraintes rigides sur les prix ont été éliminées, permettant aux chemins de fer de faire concurrence plus efficacement.

Dans les années 1990, des décennies de déréglementation progressive avaient fait en sorte que l'accent était de plus en plus mis sur les forces commerciales, malgré le maintien de certaines protections afin d'assurer un équilibre entre les chemins de fer et les expéditeurs. L'adoption de la Loi sur les transports au Canada (LTC) en 1996 a apporté des changements additionnels qui ont réduit les obstacles à la sortie du marché, permettant aux chemins de fer de cesser d'exploiter des portions de leurs réseaux ou de les transférer à d'autres transporteurs afin d'être plus efficaces. Cela a donné aux chemins de fer plus de liberté pour contrôler les coûts et faire des économies accrues. Cela a également stimulé fortement la croissance des chemins de fer d'intérêt local. À peu près au même moment, le CN a été privatisé, créant une compétitivité entre deux systèmes nationaux privés cotés en bourse.

Grâce à ces initiatives, les chemins de fer canadiens sont devenus des entreprises très productives, capables d'offrir un service à faible coût, tout en générant les revenus requis pour réinvestir dans leurs réseaux respectifs. Les expéditeurs, de leur côté, ont eu accès à un réseau ferroviaire de classe mondiale et bénéficient aujourd'hui de tarifs parmi les plus bas du monde. La performance des chemins de fer canadiens — en matière de prix, de productivité et d'investissements de capitaux — s'est grandement améliorée grâce à cette liberté réglementaire.

Les investissements par les chemins de fer canadiens dans l'infrastructure — plus de 24 milliards de dollars depuis 1999 — ont créé un réseau ferroviaire plus sécuritaire et plus efficace, dont bénéficient directement les clients.

Malgré ce bilan positif en matière de politique publique, et une politique nationale sur les transports qui reconnaît clairement que la concurrence et les forces du marché sont le meilleur moyen d'offrir des services de transport viables et efficaces, nous sommes ici aujourd'hui pour débattre d'un projet de loi qui ajoute aux recours pour le seul bénéfice des expéditeurs.

Il y a trois semaines, le président de l'Office des transports du Canada a prononcé un discours à Vancouver où il a dit que les recours existants, dont les services de médiation, l'arbitrage final sur les tarifs, l'arbitrage sur les niveaux de service qui permet à l'Office d'élaborer des ententes de niveau de service, et les décisions sur la qualité et l'étendue des services fournis par les chemins de fer, ne sont pas très utilisés et qu'en fait, l'Office prévoit communiquer avec les intervenants qui semblent ignorer les dispositions existantes. Et pourtant, nous sommes ici aujourd'hui pour discuter de nouvelles dispositions qui s'ajoutent à des mécanismes existants qui sont sous-utilisés.

En vertu de ce projet de loi, l'interconnexion de longue distance est offerte aux clients même s'ils ont accès à un transport routier ou maritime. Ce sont des services concurrentiels. Cela illustre comment nous oublions la nécessité de reconnaître la concurrence et de ne pas s'ingérer sur le marché.

• (0945)

[Français]

Permettez-moi maintenant de parler de la sécurité et des dispositions du projet de loi qui touchent les enregistreurs audio-vidéo de locomotive, ou EAVL.

[Traduction]

J'ai écrit hier à tous les membres de ce comité afin de préciser pourquoi nous soutenons les enregistreurs pour les enquêtes sur les accidents et la prévention des accidents. Les chemins de fer défendent depuis longtemps le droit d'utiliser cette technologie

comme une autre mesure de défense de la sécurité au sein des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies ferroviaires. Le secteur a toujours cru que les enregistreurs, par leur seule présence, décourageront les comportements non sécuritaires ou les activités non autorisées qui peuvent distraire l'équipage, aidant ainsi à prévenir les accidents.

Nous croyons que cette technologie permettra de sauver des vies, et qu'elle peut être mise en place de façon sensée et utilisée de manière responsable. Malgré des investissements considérables, il y a toujours des accidents qui pourraient être évités. Le bilan de sécurité des chemins de fer de classe 1 en Amérique du Nord est excellent, mais il n'est pas parfait. Tant que nous n'aurons pas des trains marchandises et voyageurs pleinement automatisés, il y aura des accidents dus à l'erreur humaine.

Les enregistreurs sont un outil, pas une solution magique, mais un outil important, qui a fait ses preuves, pour identifier les dangers, tout en dissuadant le très petit pourcentage d'employés qui pourraient être tentés d'utiliser leur téléphone intelligent ou de lire un livre alors qu'ils devraient être alertes et actifs. À cet égard, nous allons aider à changer la culture du milieu de travail de manière positive, comme l'ont fait des entreprises comme Phoenix Heli-Flight, une entreprise qui exploite des hélicoptères et utilise déjà des enregistreurs audio-vidéo dans ses appareils. De plus, on s'attend à ce que dans la grande majorité des cas, les preuves fournies par les enregistreurs corroborent les déclarations et les explications des membres d'équipage.

Permettez-moi de parler de la question de la vie privée et de la sécurité. Certains disent se préoccuper de la protection de la vie privée, mais nous savons déjà, par l'utilisation d'autres technologies et de vidéos en milieu de travail, que le Commissariat à la protection de la vie privée impose des tests sur l'utilisation responsable des enregistreurs. Nous sommes impatients de travailler avec vous et le ministère afin d'élaborer cette réglementation.

En conclusion, les enregistreurs sont une technologie qui permettra de prévenir les accidents. Divers organismes d'enquête comme l'Office des transports du Canada et le NTSB, aux États-Unis, réclament son utilisation. Et si un accident se produit, les enquêteurs du Bureau de la sécurité des transports pourront mieux comprendre ce qui est arrivé. Ce sera utile à tout le monde.

Merci beaucoup.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Bourque.

Écoutons maintenant M. Ellis, qui prend la parole au nom de Chemin de fer Canadien Pacifique.

M. Jeff Ellis (chef des services juridiques et secrétaire général, Chemin de fer Canadien Pacifique): Merci, madame la présidente, bonjour.

Je m'appelle Jeff Ellis, je suis le chef des services juridiques du Canadien Pacifique. Je suis accompagné de James Clements, notre vice-président à la Planification stratégique, ainsi que de Keith Shearer, directeur général des Pratiques réglementaires.

Je vous remercie de nous fournir l'occasion de nous exprimer devant vous aujourd'hui. Comme le temps est compté, nous concentrerons nos observations de ce matin sur deux questions, soit les enregistreurs audio-vidéo de locomotive et l'interconnexion de longue distance.

Notre entreprise est l'un des deux chemins de fer de catégorie 1 du Canada et exploite un réseau de 22 000 kilomètres au Canada et aux États-Unis. Nous reions des milliers de communautés avec l'économie nord-américaine et les marchés internationaux. Le CP a d'ailleurs fait divers investissements de capitaux importants, et continue d'en faire, pour améliorer la sécurité et la capacité de notre réseau. Depuis 2011, nous avons investi plus de 7,7 milliards de dollars dans l'infrastructure ferroviaire. En 2017, nous prévoyons investir encore 1,25 milliard de dollars. Si les modifications prévues au revenu admissible maximal entrent en vigueur dans leur forme actuelle, le CP investira probablement massivement dans de nouveaux wagons-trémies afin d'accroître la capacité de la chaîne d'approvisionnement.

Le CP détient la palme du chemin de fer le plus sûr en Amérique du Nord selon la Federal Rail Road Administration, aux États-Unis. Nous affichons la fréquence d'accidents ferroviaires la plus basse chaque année depuis 11 ans. Cela dit, la sécurité est un cheminement et non une destination en soi. Le moindre incident est un incident de trop. La technologie des enregistreurs est essentielle si nous voulons améliorer substantiellement la sécurité ferroviaire au Canada, parce que les facteurs humains demeurent la principale cause d'incidents ferroviaires. Depuis 2007, les incidents de sécurité causés par des défauts matériels ont diminué de 50 %. De même, les défauts des rails ont diminué de 39 %. Parallèlement, le nombre d'incidents d'origine humaine a peu changé au cours de la même période. Selon les données publiées par l'OTC, 53,9 % des incidents ferroviaires survenus en 2016 sont attribuables à des facteurs humains. Il est clair que nous devons intervenir pour nous attaquer à ce type d'incident ferroviaire.

Les données objectives sont claires aussi. Par exemple, depuis la mise en place de DriveCam au New Jersey, New Jersey Transit affiche une réduction de 68 % des collisions d'autobus de 2007 à 2010. Le nombre de blessures causées aux passagers a diminué de 71 % pendant la même période. Les services de trains de banlieue Metrolink, en Californie, ont également enregistré une réduction importante du non-respect de la lumière rouge et de dépassement du quai de gare.

Il est toutefois impératif que la réglementation permette d'exposer les problèmes de sécurité avant qu'un incident ne survienne. Nous pourrions ainsi prendre des mesures proactives efficaces et appropriées pour rectifier le tir. Ce serait une erreur que de modifier le projet de loi C-49 pour empêcher les compagnies ferroviaires d'utiliser proactivement les données des enregistreurs audio-vidéo de locomotive. On se priverait de l'avantage indéniable de la technologie pour la sécurité. Le CP reconnaît que cette technologie doit être utilisée de façon respectueuse pour les employés en service, conformément aux lois canadiennes sur la protection de la vie privée, et nous sommes déterminés à travailler en étroite collaboration avec Transports Canada et nos syndicats au cours des prochains mois en vue de cet objectif.

Je céderai maintenant la parole à James.

● (0950)

M. James Clements (vice-président, Planification stratégique et services de transport, Chemin de fer Canadien Pacifique): La chaîne d'approvisionnement ferroviaire est l'épine dorsale de notre économie. Non seulement le système de transport de marchandises canadien est-il le plus sûr, le plus efficace et le plus écologique des moyens de transport de biens au Canada, mais il parvient à atteindre ses objectifs tout en maintenant les tarifs parmi les plus bas au monde pour le transport de marchandises. C'est un élément clé. Le Canada a absolument besoin d'un système ferroviaire en santé pour

préserver sa compétitivité à l'échelle nationale, compte tenu de son vaste territoire. Faute d'un réseau ferroviaire concurrentiel, économique et efficace, capable de transporter des produits sur des milliers de kilomètres jusqu'aux ports pour l'exportation, au coût le plus bas au monde, la plupart des produits que les Canadiens vendent sur les marchés internationaux ne pourraient pas afficher de prix concurrentiels.

Le système de transport de marchandises doit son succès au cadre juridique et réglementaire, particulièrement depuis quelques décennies, parce qu'on reconnaît au Canada que la concurrence et les forces du marché sont les principes organisateurs les plus efficaces. Ces principes sont présentés dans la déclaration sur la politique nationale des transports, ainsi que dans l'article 5 de la Loi sur les transports au Canada.

Il importe de ne pas perdre ces principes de vue pendant notre réflexion sur les modifications législatives à apporter au cadre qui a si bien fait ses preuves pour assurer le bien-être économique des Canadiens. Le CP est ravi que le gouvernement ait décidé de laisser périmer le régime d'interconnexion étendue adopté par le gouvernement précédent avec son projet de loi C-30, puisqu'il se fondeait sur une justification qui nous semblait grandement déficiente et qui a engendré bon nombre de conséquences néfastes sur la politique publique, qui ont fini par nuire à la chaîne d'approvisionnement canadienne.

De même, il faut cependant souligner que le nouveau régime proposé pour l'interconnexion de longue distance, l'ILD, contient un certain nombre d'éléments problématiques. L'un des problèmes les plus fondamentaux du nouveau régime, comme du régime d'interconnexion étendue qu'il remplace, est la non-réciprocité avec les États-Unis. Ainsi, les compagnies de chemin de fer américaines auraient un accès important au réseau canadien (jusqu'à 1 200 kilomètres); elles auraient accès aux voies de circulation canadiennes, alors que les chemins de fer canadiens ne bénéficieraient pas des mêmes avantages en vertu de la loi américaine.

De par sa conception, le régime d'ILD aura des répercussions asymétriques, d'une part en ce qui concerne l'accès non réciproque par les compagnies de chemin de fer américaines aux réseaux respectifs du CP et du CN, et d'autre part, entre le CP et le CN, car notre exposition au trafic américain en vertu de ce régime est beaucoup plus grande que celle du CN étant donné l'emplacement géographique de nos réseaux respectifs et l'exclusion de deux corridors.

En outre, ce régime pourrait miner la compétitivité et l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement canadienne en encourageant le déplacement du trafic canadien vers les chemins de fer américains et les chaînes d'approvisionnement des États-Unis, réduisant ainsi la densité de circulation pour les chaînes d'approvisionnement canadiennes.

Les conséquences négatives sur l'économie canadienne ne se limiteraient pas au secteur ferroviaire: si le trafic ferroviaire canadien est détourné vers les corridors commerciaux américains, cela diminuera aussi les volumes de transport de marchandises aux ports canadiens. Pour le CP seulement, cela signifie qu'une part importante de nos revenus annuels pourrait aller aux chemins de fer américains ainsi qu'aux corridors commerciaux des États-Unis selon le nouveau régime d'ILD proposé.

Soulignons par ailleurs que la décision d'accorder un accès non réciproque aux compagnies de chemin de fer américaines représente une concession importante faite par le Canada aux États-Unis au moment où l'on renégocie l'ALENA. Cela nous apparaît comme un choix politique non avisé pour l'économie canadienne. Il faudrait reconsidérer le régime proposé dans ce contexte.

Ensuite, tel qu'il est rédigé, le projet de loi C-49 oblige également un transporteur de liaison à fournir des wagons à l'expéditeur, outre ses autres obligations de service. Il est bien entendu qu'un transporteur public est tenu de fournir des installations convenables pour le transport. Toutefois, dans certains cas, la fourniture de wagons par un transporteur de liaison n'est pas possible. Par exemple, les wagons-citernes appartiennent généralement au client, pas à la compagnie de chemin de fer. Comme la Loi sur les transports au Canada traite déjà des obligations de fourniture de wagons par les compagnies de chemin de fer, il est important de préciser que le régime d'ILD n'impose pas d'exigences plus strictes dans ce domaine que les dispositions existantes.

Ensuite, comme le prix de l'ILD doit être déterminé par l'Office, sur la base des tarifs commerciaux fixés pour un transport comparable, il s'ensuit que les transports assurés au prix de l'ILD ou à tout autre prix réglementé (comme le grain en vertu du RAM) devraient être exclus de la détermination du prix de l'ILD, étant donné que ces tarifs ne peuvent être considérés comme commerciaux.

Par ailleurs, les compagnies de chemin de fer américaines qui mènent leurs activités au Canada et qui sont réglementées par le gouvernement fédéral devraient également être tenues de fournir des données sur les prix, qui seront utilisées par l'Office pour déterminer les prix de l'ILD.

• (0955)

Nous arrêterons nos observations préliminaires ici. Je sais qu'il y a beaucoup d'autres éléments du projet de loi C-49 dont nous n'avons pas discuté ce matin. Nous vous faisons part de nos considérations dans notre lettre et bien sûr, nous serons heureux de répondre à vos questions sur tous les enjeux.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup.

Écoutons maintenant M. Finn, de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

M. Sean Finn (vice-président exécutif, Services corporatifs, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Bonjour, madame la présidente, et merci beaucoup.

Je suis accompagné ce matin de deux de mes collègues: Janet Drysdale, vice-présidente, Développement de l'entreprise et durabilité au CN, ainsi que Mike Farkouh, vice-président des opérations pour la Région de l'Est. Je suis moi-même chef des services juridiques et vice-président exécutif des Services corporatifs du CN.

Nous apprécions beaucoup cette occasion de vous rencontrer aujourd'hui pour discuter du projet de loi C-49, qui aura des incidences profondes sur le secteur ferroviaire au Canada. Le CN a participé très activement à l'examen de la Loi sur les transports au Canada dirigé par l'honorable David Emerson. Nous croyons que le comité d'examen de la loi a fait du bon travail, qu'il a réussi à exposer les changements législatifs nécessaires pour permettre au Canada d'atteindre ses objectifs de croissance du commerce pour les prochaines décennies. M. Emerson et ses collègues ont commandé un certain nombre d'études bien utiles. En ce qui concerne le transport ferroviaire, nous reconnaissons que, contrairement à

certain examens antérieurs, celui-ci donne lieu à des recommandations fondées sur des données probantes davantage que sur des anecdotes. Le comité a également accepté l'évidence que la déréglementation du secteur ferroviaire favorise l'innovation, dont bénéficient ensuite les expéditeurs, les clients et l'économie canadienne dans son ensemble. Nous sommes un peu déçus qu'il n'y ait pas plus de recommandations du comité d'examen reprises dans le projet de loi C-49.

[Français]

À la suite de la publication du rapport du comité d'examen, nous avons participé au processus de consultation entrepris par le ministre Garneau, notamment à plusieurs des tables rondes tenues aux quatre coins du pays.

[Traduction]

Il y a aussi le travail du Conseil consultatif en matière de croissance économique présidé par Dominic Barton qui nous donne espoir. Nous sommes particulièrement satisfaits du premier rapport de ce conseil, qui met l'accent sur l'importance de la croissance commerciale ainsi que du renforcement de notre infrastructure pour la réaliser. Il souligne également l'importance d'un système réglementaire qui favorise les investissements en infrastructure et permet au secteur des transports d'attirer les capitaux nécessaires pour investir dans une capacité accrue.

[Français]

Je suis sûr que vous connaissez le CN, mais j'aimerais vous rappeler quelques points importants.

Le CN exploite un réseau unique de 19 600 milles qui dessert trois côtes, soit celles de l'Atlantique, du Pacifique et du golfe du Mexique, ainsi que le port de Trois-Rivières. Au Canada, notre réseau s'étend sur 13 500 milles et relie tous les principaux centres et points d'accès, ce qui fait du CN un partenaire stratégique de la chaîne logistique du Canada.

Nous avons un portefeuille commercial extrêmement diversifié. Notre plus important secteur est le transport intermodal, soit l'acheminement de conteneurs pour l'importation et l'exportation. Le transport par conteneurs est le secteur de l'industrie ferroviaire qui connaît la croissance la plus rapide et qui est le plus concurrentiel.

[Traduction]

Plus en général, il me semble impératif que les membres du Comité comprennent que la réglementation et les forces du marché sont les principaux facteurs depuis 20 ans qui ont favorisé l'investissement et l'innovation dans le secteur ferroviaire du Canada. Selon l'OCDE, les expéditeurs canadiens bénéficient aujourd'hui des tarifs ferroviaires les plus faibles du monde industrialisé, nos tarifs étant même inférieurs à ceux des États-Unis. Au sujet du projet de loi C-49, nous reconnaissons les efforts du ministre pour trouver un juste milieu entre les intérêts des chemins de fer et ceux des expéditeurs. Cependant, nous déplorons qu'il ne reconnaisse pas l'importance de la déréglementation tant pour favoriser des prix inférieurs et des services plus fiables pour les expéditeurs que pour permettre aux compagnies de chemin de fer d'investir massivement dans le maintien et la prolongation de notre réseau. Au cours des 10 dernières années, le CN a investi environ 20 milliards de dollars de capitaux au total.

J'aimerais maintenant céder la parole à ma collègue, Janet Drysdale.

•(1000)

Mme Janet Drysdale (vice-présidente, Développement de l'entreprise, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Merci, Sean.

Le projet de loi C-49 contient un certain nombre de dispositions qui risquent fortement d'avoir des conséquences imprévues. Les éléments du projet de loi qui présentent les plus grands risques sont ceux qui concernent l'interconnexion de longue distance, que j'appellerai ILD. L'ILD est une solution qui, avant qu'elle n'apparaisse dans le projet de loi, n'avait jamais été recommandée, débattue ou examinée. Aucune évaluation de cette solution pour l'industrie ferroviaire n'a été menée et nous croyons que sa mise en oeuvre pourrait avoir des conséquences néfastes et imprévues.

Le CN a un vaste réseau de lignes secondaires desservant des collectivités éloignées dans toutes les régions du pays. Ces lignes secondaires posent un défi, car elles coûtent cher d'entretien et, en même temps, elles doivent gérer un trafic qui n'est pas dense. Souvent, la raison pour laquelle nous sommes en mesure de justifier le maintien du service sur ces lignes, ce sont les activités de longue distance qu'elles génèrent. L'ILD fait en sorte qu'un client peut nous obliger à diriger le trafic vers un point d'échange et à le céder à un concurrent, qui devient alors responsable de la majeure partie du déplacement et qui en récolte les bénéfices.

Cette solution fait en sorte que l'autre chemin de fer peut offrir des tarifs réduits, puisqu'il n'assume aucun des coûts d'entretien des lignes secondaires desservant les régions éloignées, où se trouve l'expéditeur. Il va sans dire que si cela devait devenir chose courante, nous aurions de la difficulté à justifier les investissements qu'il faut faire pour que ces lignes demeurent opérationnelles.

Au cours du débat en deuxième lecture, l'ILD a été décrite comme un mécanisme qui présentera aux expéditeurs captifs « des choix concurrentiels de trafic et [qui] les placera en meilleure posture pour négocier les options de services et les prix ».

Permettez-moi de parler d'abord de la notion de captivité. Selon le projet de loi, « captif » signifie le fait de n'avoir accès qu'à un seul chemin de fer. On fait fi complètement du fait que l'expéditeur a accès à d'autres moyens de transport. Ainsi, si un client expédie des produits en ayant recours à la fois au transport ferroviaire et au transport routier, dans le projet de loi C-49, on le considère comme un expéditeur captif du transport ferroviaire. Nous proposons un amendement visant à clarifier la définition de « captif » de sorte que si un expéditeur utilise un autre moyen de transport pour au moins 25 % de l'expédition, on doit considérer qu'il a d'autres options et que, par conséquent, il ne devrait pas avoir accès à l'ILD.

En ce qui concerne la négociation des options de service et des prix, le projet de loi C-49 continue de donner aux expéditeurs un accès à tous les recours qui existent déjà à cet égard, dont l'arbitrage sur l'offre finale, l'arbitrage final en groupe, les plaintes contre les frais de transport ferroviaire, les plaintes concernant le niveau de service et l'arbitrage sur les ententes de niveau de service. Conformément à la politique nationale des transports, et l'ILD offre une solution concurrentielle, nous proposons un amendement en vertu duquel un expéditeur qui peut avoir accès à l'ILD ne devrait pas avoir accès aux autres recours sur les prix et les services.

Par ailleurs, l'ILD offre un avantage compétitif non réciproque aux chemins de fer basés aux États-Unis. Ces chemins de fer ont déjà un net avantage parce que le trafic est beaucoup plus dense sur leurs lignes que sur les nôtres. Il y a tout simplement un plus grand nombre de trains qui circulent par mille de voie. Cette plus forte densité fait en sorte que les coûts fixes élevés d'entretien du réseau

sont répartis sur un trafic plus dense. Les chemins de fer obtiennent de meilleurs rendements dans les déplacements sur de longues distances. Avec l'ILD, nous pouvons être tenus de transporter des marchandises sur une courte distance et de les transférer à une compagnie de chemin de fer états-unienne qui les transportera sur de longues distances et récoltera la plus grande partie des bénéfices. Ce sont des sommes qui pourraient alors être investies dans le réseau des États-Unis aux dépens du Canada.

Particulièrement en cette période où l'ALENA est en train d'être renégocié, nous ne comprenons pas pourquoi le Canada céderait cela en n'obtenant rien en retour. Offrir un tel avantage aux chemins de fer états-unien pose un risque pour l'intégrité et la durabilité du réseau de transport, des ports et des chemins de fer du Canada, qui, pour générer le capital nécessaire permettant d'assurer la sécurité de l'infrastructure canadienne et de conserver de bons emplois pour la classe moyenne au Canada, a besoin d'un certain volume de trafic.

Nous savons que les exclusions prévues amènent des restrictions quant aux endroits où cette nouvelle solution est offerte, mais elles ne suffisent pas, surtout près de la frontière canado-américaine dans les trois provinces des Prairies. S'il y avait des dispositions similaires aux États-Unis, nous ne nous y opposerions pas. Cependant, il n'existe pas de droit à l'interconnexion chez nos voisins du Sud et cette absence de réciprocité nuit à l'industrie ferroviaire canadienne. Par conséquent, nous proposons un amendement qui établirait une autre exclusion pour qu'un expéditeur ne puisse pas demander à l'Office de prendre un arrêté d'interconnexion de longue distance si l'expéditeur se trouve à moins de 250 kilomètres de la frontière canado-américaine.

Un autre aspect au sujet duquel nous ne comprenons pas en quoi il est nécessaire d'intervenir, c'est la tentative de définir l'exigence relative au niveau de service. Les dispositions actuelles existent depuis longtemps. À notre avis, elles sont équilibrées et il n'est pas nécessaire d'adopter la modification proposée. Nous proposons également un amendement au sujet des dispositions du projet de loi C-49 qui prévoient des sanctions lorsque les chemins de fer ne respectent pas leurs obligations en matière de service.

•(1005)

En 2012, Jim Dinning, un facilitateur nommé par le gouvernement, a dit que ce type de sanctions ne devrait être imposé que si des sanctions s'appliquent également aux expéditeurs qui s'engagent à expédier certaines quantités, mais ne respectent par leur engagement. Le projet de loi C-49 ne contient pas de telles mesures de réciprocité. Nous proposons des amendements qui favorisent un meilleur équilibre entre les expéditeurs et les chemins de fer sur le plan des sanctions en rendant l'imposition de sanctions aux chemins de fer conditionnelle à l'imposition d'obligations similaires aux expéditeurs.

Nous aimerions féliciter le ministre d'être allé de l'avant en rendant obligatoire l'utilisation d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive. Il s'agit d'une étape importante pour l'objectif collectif d'améliorer la sécurité du transport ferroviaire. Bien qu'il soit important d'avoir accès à l'information fournie par ces appareils lorsqu'il faut déterminer la cause d'un accident, ils sont encore plus précieux dans le cadre de nos efforts visant à prévenir les accidents.

Nous voulons dire quelques mots sur la disposition du projet de loi qui hausse le plafond quant à la proportion des actions du CN que peut détenir un seul actionnaire. La limite actuelle de 15 % — une limite que n'a aucun autre chemin de fer — empêche le CN d'attirer le type d'investisseurs de long terme dont il a besoin dans son secteur extrêmement capitalistique. Ce changement constitue une bonne première étape visant à corriger les règles du jeu inéquitables par rapport à nos concurrents. Nous demanderons aux membres du Comité d'examiner un amendement mineur pour veiller à ce que ce changement entre en vigueur immédiatement après la sanction royale.

Enfin, nous voulons dire un mot sur les expéditions de grain. Au cours de la campagne agricole qui vient de se terminer, le CN a transporté 21,8 millions de tonnes métriques de grains, la plus grande quantité qu'il n'a jamais transportée en une année. Nous avons battu de 2 % l'ancien record qui avait été établi en 2014-2015 et nous avons dépassé la moyenne triennale de 7 %. Je suis également ravie de vous dire que, préalablement au début de la campagne agricole, les expéditeurs de grain ont obtenu environ 70 % de l'approvisionnement en wagons du CN dans le cadre d'ententes commerciales novatrices qui garantissent aux expéditeurs un nombre de wagons et qui incluent des sanctions réciproques sur le plan du rendement.

Nous sommes dans une période de forte amélioration des services, de l'innovation et de la collaboration avec nos clients. Nous y sommes parvenus grâce à la négociation commerciale, à une meilleure communication et à une meilleure compréhension des défis auxquels nous faisons face chacun de notre côté. Si la chaîne d'approvisionnement canadienne veut déplacer le volume des échanges commerciaux que nous soutenons tous, cela ne peut être possible qu'avec la collaboration de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. La réglementation a sa place, mais l'expérience montre que nous atteignons nos objectifs lorsque c'est l'exception.

Nous sommes ravis de pouvoir discuter avec vous aujourd'hui et nous avons hâte de répondre à vos questions.

La présidente: Merci, madame Drysdale. Vous avez parlé de certains amendements. Avez-vous soumis un document à la greffière?

Mme Janet Drysdale: Oui.

La présidente: Est-il dans les deux langues officielles?

Mme Janet Drysdale: Oui.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons aux questions.

Madame Block.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

J'aimerais remercier nos témoins d'être ici aujourd'hui, en ce deuxième jour de notre étude de quatre jours sur la question. Vos témoignages nous intéressent beaucoup.

J'aimerais tout d'abord souligner qu'il va sans dire que nous comprenons l'importance de nos chemins de fer pour notre pays et notre économie, et que nous reconnaissons qu'il faut atteindre un équilibre entre les compagnies de chemin de fer et leurs clients. Je crois certainement que le projet de loi dont nous sommes saisis démontre que nous sommes déterminés à concrétiser cette vision, et que nous tenons tous à veiller à ce que le projet de loi nous permette d'y arriver.

Toutefois, certains commentaires formulés aujourd'hui par M. Bourque me rendent un peu perplexe, par exemple lorsqu'il affirme que le projet de loi C-49 crée des mesures qui s'ajoutent à des mesures rarement utilisées. J'aimerais ensuite examiner le témoignage de M. Ellis et de M. Clements sur l'interconnexion pour le transport longue distance. Je crois qu'il s'agit peut-être des mesures auxquelles M. Bourque a fait référence — mais je n'en suis pas certaine — lorsqu'il affirme que le régime de la zone d'interconnexion prolongée est foncièrement défectueux et qu'il a plusieurs conséquences néfastes sur les politiques publiques, ce qui, au bout du compte, nuit à la chaîne d'approvisionnement canadienne.

J'aimerais revenir sur certains témoignages que nous avons entendus dans le cadre de notre étude sur la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain. Les statistiques qui avaient été fournies à notre comité dans le cadre de cette étude démontraient que l'interconnexion prolongée était, en fait, rarement utilisée. Nos expéditeurs ont reconnu que même si c'était le cas, ils considéraient qu'il s'agissait d'un outil très utile dans la négociation de contrats avec les compagnies de chemin de fer.

Des gens affirment donc qu'il s'agit d'un recours rarement utilisé, mais qu'il a eu des conséquences néfastes sur les politiques publiques et qu'au bout du compte, cela nuit à leurs chaînes d'approvisionnement canadiennes. Je tente de réconcilier ces commentaires et j'aimerais vous fournir l'occasion de nous donner votre avis sur la question.

• (1010)

M. Michael Bourque: Je commencerai à répondre, et je donnerai ensuite la parole à James.

Je tentais simplement de faire valoir que le projet de loi contient des dispositions qui offrent des recours supplémentaires aux expéditeurs auprès de l'Office, même si ces expéditeurs profitent déjà d'importants mécanismes de recours. Comme l'a déclaré le président de l'OTC il y a quelques semaines, ces services ne sont pas beaucoup utilisés, au point où on doit tenter d'attirer des clients en faisant la promotion de ces dispositions auprès de divers groupes de consommateurs. Je crois que si ces services ne sont pas utilisés, c'est parce que la plupart de ces éléments commerciaux font l'objet de négociations entre les entreprises et leurs clients. S'il existe déjà plusieurs mécanismes de recours et qu'ils ne sont pas pleinement utilisés, qu'est-ce qui prouve que nous avons besoin d'autres mécanismes de recours?

J'ai vraiment tenté d'inscrire cela dans le contexte des 30 dernières années de politiques publiques progressistes, ce qui a créé un cadre plus commercial et a contribué à la réussite des compagnies de chemin de fer nord-américaines, car la même chose se produit essentiellement aux États-Unis. Nous sommes au point où les meilleures compagnies de chemin de fer du monde sont représentées dans cette salle, lorsqu'on parle de la productivité, des bas prix, de la sécurité et de la capacité de transmettre ces gains en productivité et en efficacité aux consommateurs — ce que prouvent les prix.

Mme Kelly Block: Merci.

M. James Clements: Je formulerai d'abord quelques commentaires sur les problèmes que nous avons cernés en ce qui concerne l'interconnexion prolongée, et je parlerai ensuite des problèmes liés à l'ILD.

L'interconnexion prolongée a été effectuée en se fondant sur des coûts déterminés par réglementation, ce qui ne nous a pas nécessairement permis d'obtenir un rendement adéquat. En fait, on offrait à un expéditeur ou à un transporteur américain un prix réglementé et inférieur pour lui permettre d'avoir accès à nos réseaux. C'était donc l'un des problèmes.

L'autre problème, c'est que c'était très régional, et je crois que le gouvernement l'a reconnu par l'entremise de certaines modifications apportées.

Ensuite, ce qui reste — et c'est le dernier problème —, c'est le manque de réciprocité. En effet, supposons qu'aujourd'hui, l'entreprise Burlington Northern enregistre une diminution dans la quantité de pétrole brut expédiée le long de la côte nord-ouest du Pacifique. L'entreprise peut maintenant décider d'utiliser cette capacité vacante et tenter de couvrir les coûts fixes liés à cette capacité en faisant en sorte que l'expéditeur obtienne un tarif d'ILD jusqu'à la frontière, pour lui offrir ensuite un prix très bas pour le reste du déplacement, tout cela en vue d'augmenter le volume et de rétablir la densité.

Comme vous l'avez entendu, cela enlève des revenus aux compagnies de chemin de fer canadiennes et des emplois aux Canadiens, et cela diminue également la densité des autres éléments de notre chaîne d'approvisionnement, par exemple les ports. C'est le troisième élément qui, à notre avis, présente un problème.

Mme Kelly Block: D'accord, je...

La présidente: Votre temps est écoulé.

Monsieur Sikand.

• (1015)

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Bonjour.

J'aimerais d'abord m'adresser aux représentants du CFCP.

Dans une lettre qui nous a été fournie, le CFCP a déclaré qu'il était un chef de file en matière d'EAVL. J'aimerais avoir votre avis sur la position selon laquelle les EAVL portent atteinte à la vie privée ou sont peut-être excessivement intrusifs.

M. Jeff Ellis: J'aimerais remercier le député d'avoir posé cette question. Je souhaite transmettre la question à Keith Shearer.

M. Keith Shearer (directeur général, Pratiques réglementaires et d'exploitation, Chemin de fer Canadien Pacifique): Nous savons qu'il y a des préoccupations liées à la vie privée, mais nous savons également qu'il existe un processus à cet égard. Vous savez probablement que nous avons aujourd'hui des appareils d'enregistrement dans les locomotives pour enregistrer les conversations entre les contrôleurs de la circulation ferroviaire et l'équipage des trains; ces enregistrements sont donc effectués. Des boîtes noires, si on peut les appeler ainsi, ont été installées au début des années 1980 à la suite du tragique accident qui s'est produit à Hinton; ces appareils enregistrent également des informations.

Nous savons que le ministre et les intervenants du ministère collaboreront étroitement avec le commissaire à la protection de la vie privée en ce qui a trait aux questions liées à la protection de la vie privée et qu'on mettra en oeuvre ce processus. Nous savons également, par l'entremise de nos consultations avec le ministre, que ces processus seront élaborés dans la réglementation à venir.

M. Gagan Sikand: Merci.

Ma deuxième question s'adresse aux représentants du CN.

Encore une fois, dans une lettre qui nous a été fournie, les représentants du CN soutenaient que la modification du revenu admissible maximal permettait d'acheter de nouveaux wagons. Pourriez-vous nous en dire plus à cet égard?

Mme Janet Drysdale: Je crois qu'il s'agissait peut-être d'un commentaire des représentants du CFCP.

Je pense que les changements apportés au revenu admissible maximal améliorent la situation lorsqu'il s'agit d'attribuer l'investissement à la compagnie de chemin de fer qui effectue cet investissement. C'est une formule assez complexe, et nous pensons qu'il est possible de la simplifier. Nous devons payer pour les wagons de chemin de fer 12 mois par année. Ce n'est pas différent de la location d'une automobile; dans les deux cas, il faut effectuer un paiement mensuel.

Dans le contexte du fonctionnement du RAM, nous générons seulement des revenus sur le volume réel de marchandises que nous expédions selon la distance sur laquelle nous l'expédions. Nous sommes d'avis que le RAM présente toujours un élément dissuasif, même si la division de l'indice est certainement utile, car si le CN investit dans les wagons, l'entreprise n'a plus à partager 50 % du crédit de cet investissement avec le CP.

M. Gagan Sikand: Merci.

Madame Drysdale, vous avez indiqué dans votre exposé que vous aviez proposé des modifications relativement à l'ILD et à la réciprocité à l'intérieur des 250 kilomètres. Pourriez-vous approfondir ce point, s'il vous plaît?

Mme Janet Drysdale: Même si, à notre avis, les exclusions déjà présentes dans le projet de loi sont très importantes et doivent être maintenues, elles ne règlent pas la question de la réciprocité américaine dans les trois provinces des Prairies. En ce qui concerne le point qu'ont fait valoir nos collègues du CP plus tôt, ces compagnies de chemin de fer ont toujours la possibilité de venir dans ces trois provinces des Prairies et de s'approprier une partie de la clientèle des compagnies de chemin de fer canadiennes. J'aimerais faire valoir que si l'expéditeur souhaite envoyer des produits aux États-Unis, nous le faisons tous les jours, et nous sommes prêts à continuer à le faire, mais le prix auquel nous le faisons devrait faire l'objet de négociations commerciales avec la BNSF, comme nous le faisons avec cette compagnie, par exemple, lorsque nous souhaitons avoir accès à des clients de Chicago. C'est la disparité entre les régimes réglementaires qui nous préoccupe, et le fait que nous offrons un avantage injuste aux compagnies de chemin de fer américaines, car elles peuvent prendre le trafic canadien à un tarif déterminé par règlement, alors que nous n'avons pas le droit de faire la même chose aux États-Unis.

M. Gagan Sikand: D'accord.

Jugez-vous que l'on vous a consultés adéquatement dans le cadre de la stratégie Transports 2030 du ministre et en ce qui concerne le projet de loi C-49?

Mme Janet Drysdale: Nous avons certainement fortement participé au processus de consultation. Mais nous sommes manifestement mécontents de certains résultats qui se trouvent toujours dans le projet de loi.

M. Gagan Sikand: Merci.

J'aimerais poser la même question aux représentants du CP.

M. Jeff Ellis: Nous avons également participé, et nous respectons le processus et le fait qu'on nous a consultés. Néanmoins, nous éprouvons les problèmes que nous avons décrits.

La présidente: Merci.

Monsieur Aubin.

[Français]

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

Madame et messieurs, bienvenue. Merci d'être parmi nous.

J'aimerais débiter par une question qui s'adresse à tous les témoins et qui porte sur la sécurité.

J'ai bien entendu vos propos sur l'importance que vous accordez aux enregistreurs audio-vidéo. Cependant, dans mon esprit, un enregistreur audio-vidéo va aider le BST à tirer des conclusions sur un événement malheureux qui est déjà arrivé. Je cherche plutôt à savoir quelles mesures vous comptez mettre en oeuvre ou quelles mesures le projet de loi C-49 devrait prévoir pour éviter les accidents.

Comme M. Ellis l'a dit, on sait qu'une grande partie des incidents sont liés à des facteurs humains.

Il y a deux questions importantes quant à la fréquence à laquelle le facteur humain est en cause dans les accidents. D'une part, il y a le degré de fatigue des conducteurs de locomotive. D'autre part, il y a la demande répétée du BST qui souligne la nécessité d'instaurer des moyens de défense physiques supplémentaires. Il peut s'agir d'alarmes ou même de mécanismes technologiques qui permettent d'arrêter un train quand le conducteur a raté l'avertissement qu'il aurait dû percevoir. Cela semble répétitif.

Dans les principales compagnies, qu'en est-il des moyens mis en oeuvre, d'une part, pour atteindre une meilleure gestion de la fatigue et, d'autre part, pour aller vers ces moyens de défense physiques?

M. Ellis peut peut-être commencer, mais tout le monde est invité à répondre.

• (1020)

M. Sean Finn: En fait, je peux commencer.

Il y a deux choses. Pour l'industrie et pour le CN, il est clair que la sécurité est une valeur essentielle. Nous ne pouvons pas avoir du succès dans notre industrie sans avoir des pratiques sécuritaires. Si nous n'avons pas cela, c'est impossible de réussir.

Vous pouvez demander à mon collègue le vice-président Michael Farkouh, dont le travail touche les opérations, de vous expliquer un peu comment cela fonctionne, quelles mesures sont instaurées afin que nous nous sentions toujours à l'aise en matière de sécurité et que nous ayons l'assurance que la sécurité est une valeur quotidienne pour tous nos employés.

[Traduction]

M. Michael Farkouh (vice-président, Région de l'Est, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Pour répondre à la question sur les enregistrements audio et vidéo dans les locomotives et sur la fatigue, manifestement, nous nous efforçons constamment de réduire le nombre d'accidents et de blessures et de prévenir les incidents. La prévention représente l'un des éléments clés sur lesquels nous misons. Dans le cadre de notre système de gestion de la sécurité, nous renforçons toujours nos lignes de défense. Quant aux enregistrements audio et vidéo dans les locomotives, nous jugeons qu'il s'agit d'un outil qui s'ajoute à nos efforts en vue de réduire les incidents.

Plus tôt, nous avons parlé de la protection de la vie privée. Nous ne prenons pas ce sujet à la légère. Nous souhaitons véritablement nous concentrer, en nous fondant sur une évaluation des risques, sur la façon dont nous devrions utiliser plus efficacement...

[Français]

M. Robert Aubin: Permettez-moi de vous interrompre. J'ai bien entendu vos propos sur les enregistreurs. J'aimerais maintenant que vous nous parliez de la fatigue des conducteurs ainsi que des moyens de défense physiques.

[Traduction]

M. Michael Farkouh: La fatigue est certainement un enjeu sur lequel nous travaillons activement en collaboration avec nos syndicats. Il ne s'agit pas seulement de la fatigue; il faut aussi permettre aux gens de se reposer suffisamment.

Lorsque nous abordons la question de la sécurité, nous n'examinons pas nécessairement la situation qui s'est produite, mais la façon d'empêcher cette situation de se reproduire. Lorsque nous nous attaquons à la question de la fatigue, il s'agit vraiment d'établir des horaires appropriés. Il faut favoriser de saines habitudes de sommeil. Il faut établir un processus fondé sur la sensibilisation. En fait, il faut intervenir avant qu'un employé soit fatigué au travail, et c'est ce que nous faisons actuellement, car nous collaborons très étroitement avec nos syndicats à cet égard. Nous ne devons pas nécessairement attendre que des règlements soient pris. Nous tentons réellement de régler ces problèmes, car nous croyons que c'est très important. Nous collaborons étroitement avec nos syndicats à cet égard.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Monsieur Ellis, avez-vous quelque chose à ajouter sur la fatigue et sur les moyens de défense physiques?

M. Jeff Ellis: Oui. J'ai bien compris votre question, mais je vais vous répondre en anglais, si vous me le permettez.

[Traduction]

En ce qui concerne la fatigue, nous prenons cette question très au sérieux. En effet, notre entreprise a fait la promotion, par exemple, des jours de travail d'un maximum de 12 heures pour remplacer le maximum actuel de 18 heures. Nous espérons que ce changement sera bientôt apporté.

Entretemps, comme l'a dit Sean, mon collègue, nous collaborons étroitement avec les syndicats, car certains des enjeux liés au repos dépendent des conventions collectives. Toutefois, nous ne mettons certainement pas de côté la question de la fatigue.

Cela dit, il s'agit de l'un des leviers que nous devons utiliser. À notre avis, les EAVL représentent un outil essentiel, et on a prouvé, dans d'autres modes de transport, que c'est un outil extrêmement efficace, surtout lorsqu'on en fait une utilisation proactive qui respecte la vie privée. Nous avons le plus grand respect pour la protection de la vie privée et pour les lois canadiennes en matière de protection de la vie privée, et nous pensons que nous pouvons traiter cet enjeu de façon à atteindre un équilibre entre les risques et la protection de la vie privée.

[Français]

M. Robert Aubin: Si vous n'avez pas parlé des moyens de défense physiques, est-ce parce qu'offrir des outils supplémentaires ne fait pas partie des plans à court ou moyen terme?

M. Sean Finn: À l'heure actuelle, par exemple, nous réalisons des projets pilotes avec nos employés. Ceux-ci portent un genre d'appareil Fitbit pour qu'il nous soit possible de connaître leurs habitudes quotidiennes, au travail et au repos. Cela nous permet d'obtenir de l'information de base sur laquelle nous pouvons nous appuyer. La fatigue n'est pas seulement une notion subjective; c'est aussi une affaire de science.

Je pense qu'il s'agit là d'un bon exemple. Il ne s'agit pas ici de réglementation, mais de projets pilotes auxquels contribuent nos syndicats. Nous pouvons ainsi observer l'équilibre qui s'instaure entre les exigences liées au travail et les pratiques de repos. Grâce à cette application physique, nous pouvons déterminer ensemble ce qui peut être fait pour que les conducteurs soient mieux reposés à leur arrivée. Nous pouvons également déterminer quelles habitudes de vie font en sorte que, dans certaines situations, ils soient moins reposés qu'ils ne devraient l'être à leur arrivée.

• (1025)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Aubin.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

J'aimerais approfondir les choses et vous donner l'occasion d'expliquer comment le projet de loi C-49 peut vous aider au lieu de vous nuire et, cela dit, vous permettre d'atteindre les rendements établis dans vos plans d'activités stratégiques.

Je demande donc à tous les témoins — et je vous donnerai le temps nécessaire pour répondre à cette question de façon approfondie — d'expliquer comment le projet de loi C-49 peut vous aider à atteindre les objectifs que vous avez établis dans vos plans d'activités stratégiques et comment il peut permettre à votre organisme de mettre en oeuvre les plans d'action qui sont décrits dans vos plans d'activités.

Mme Janet Drysdale: J'aimerais répondre à cette question. En fait, notre plus grande préoccupation au sujet du projet de loi C-49, c'est qu'il accomplit exactement le contraire. L'un des plus grands défis auxquels nous faisons face lorsque nous tentons d'accroître le commerce au Canada, c'est-à-dire les activités d'exportation et d'importation, c'est de parvenir à obtenir des investissements dans le système ferroviaire canadien qui soutient l'économie du pays. Afin d'obtenir ces investissements, nous devons tout d'abord veiller à protéger l'utilisation actuelle des chemins de fer canadiens et ne pas offrir aux États-Unis une occasion injuste de profiter de cette utilisation et d'augmenter la densité sur leurs propres chemins de fer, ce qui permet ensuite aux Américains de réinvestir dans leur réseau.

Notre industrie exige des investissements élevés en capitaux. En effet, chaque année, nous dépensons environ 50 % de nos revenus d'exploitation pour entretenir et améliorer les immobilisations de l'infrastructure physique. Ce qui nous préoccupe le plus au sujet du projet de loi C-49, c'est qu'il doit nous permettre de conserver la capacité d'obtenir un rendement adéquat, afin que nous puissions effectuer les investissements nécessaires pour assurer la solidité du système.

Comme je l'ai mentionné, les intervenants du CN sont particulièrement préoccupés par les réseaux de lignes secondaires dans les régions éloignées, car en général, un nombre moins élevé de trains de marchandises utilisent ces lignes, et je crois que Michael Bourque vous a parlé de certains des défis auxquels font face ces lignes de courte distance. La réalité, c'est que les chemins de fer ne

sont pas réellement concurrentiels sur des distances de moins de 500 milles. Une mesure législative qui nous oblige à effectuer ces déplacements sur de courtes distances nuit à notre capacité d'obtenir un rendement adéquat lors d'un déplacement donné, et nous avons besoin de ces rendements pour pouvoir réinvestir, surtout dans ces lignes secondaires.

Oui, nous avons déjà été témoins d'une telle situation. En effet, nous avons dû abandonner certains de nos réseaux dans les régions les plus éloignées au Canada. Cela encourage essentiellement l'utilisation de camions, car les camionneurs doivent amener leurs camions jusqu'à la ligne principale du chemin de fer situé dans une région plus densément peuplée. Cela nuit à notre programme sur les changements climatiques et aux expéditeurs canadiens. Nous craignons donc que le projet de loi C-49 nous complique la tâche lorsqu'il s'agit de mettre en oeuvre nos plans d'activités stratégiques et d'obtenir les rendements nécessaires afin de réinvestir dans notre infrastructure.

M. Jeff Ellis: J'aimerais transmettre la question à mon collègue James Clements.

M. James Clements: J'aimerais formuler quelques commentaires à cet égard. Notre plan d'activités repose sur cinq piliers et voici ce que fait le projet de loi C-49 pour nous aider à mettre en oeuvre ce plan d'activité.

En ce qui concerne la sécurité, nous convenons que les modifications liées aux EAVL, telles que proposées, nous permettraient d'aller de l'avant et d'améliorer la sécurité. La première question que se pose notre organisme dans toutes ses activités, c'est comment fonctionner de façon sécuritaire dans les collectivités que nous desservons d'un bout à l'autre du pays.

Nous soutenons toujours que l'offre de service représente l'un des éléments clés de notre plan d'activité. Nous n'avons pas eu beaucoup de commentaires sur la modification liée au niveau de service qui a été proposée. L'un de nos commentaires à cet égard, c'est que nous exploitons un réseau. Nous offrons nos services dans le cadre d'un réseau et nous devons adapter les préférences de chaque expéditeur aux réalités auxquelles nous faisons face lorsque nous desservons tous nos clients sur ce réseau. À notre avis, tout règlement ou projet de loi doit tenir compte de tous les effets qu'aura une entente sur les services ou une décision d'arbitrage liée aux services sur l'ensemble du réseau, et pas seulement sur un expéditeur quelconque, car si on accorde la priorité à un expéditeur, cela pourrait reléguer tous les autres au second rang, ce qui pourrait entraîner des répercussions négatives. C'est un commentaire supplémentaire que je tenais à formuler.

• (1030)

M. Vance Badawey: J'aimerais maintenant m'adresser à Mme Drysdale au sujet des lignes secondaires.

Vous avez indiqué que vous abandonniez les lignes secondaires, car il était tout simplement impensable de continuer ainsi. A-t-on engagé un dialogue avec les chemins de fer d'intérêt local situés dans les régions afin qu'ils puissent exploiter certaines de ces lignes secondaires, générant ainsi davantage de revenus pour vous permettre de contrebalancer les revenus dont vous avez besoin dans le cadre de votre plan de gestion des actifs?

Mme Janet Drysdale: Notre expérience avec les CFIL nous a démontré que si ce n'est pas rentable pour nous de les exploiter, il est très peu probable que ce le soit pour eux. Il ne s'agit pas de demander à un chemin de fer d'intérêt local de venir exploiter ces lignes dans ces régions éloignées. Il n'y aurait pas suffisamment de trafic pour eux non plus.

Au fil du temps, nous avons constaté que les chemins de fer d'intérêt local n'ont pas eu suffisamment de capitaux pour être en mesure de réinvestir dans leur réseau. Chose certaine, la situation est la même aux États-Unis, mais en raison du cadre réglementaire différent dans ce pays, les CFIL bénéficient de divers incitatifs, tels que l'amortissement accéléré ou même les subventions gouvernementales, ce qui leur permet d'effectuer des investissements. Nous n'avons pas cela au Canada.

Lorsqu'on parle de rentabilité, si ce n'est pas économiquement viable pour nous, ce ne le sera pas pour un CFIL. Dans le contexte du transport de courte distance, les expéditeurs devront possiblement s'installer ailleurs, faire faillite ou utiliser des camions pour se rendre à l'emplacement ferroviaire le plus proche.

M. Vance Badawey: Merci.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): J'aimerais tout d'abord m'adresser aux représentants du Canadien Pacifique. Ma question porte sur les EAVL. Je regarde votre lettre, et il y a quelques observations que j'aimerais que vous m'expliquiez, dont celle-ci: « On ne peut tolérer de comportement dangereux de la part des équipes de conduite des locomotives; il faut prendre les mesures correctrices qui s'imposent. » Si j'étais un membre de l'unité de négociation, je verrais cela comme une menace.

Qu'en pensez-vous?

M. Keith Shearer: Tout d'abord, sachez que nos employés d'exploitation sont très talentueux, bien formés et très motivés. Ils connaissent très bien leur travail. J'ai d'ailleurs eu le plaisir de travailler avec bon nombre d'entre eux.

N'empêche qu'il ne faut pas oublier que ce sont des êtres humains, et les êtres humains commettent des erreurs. De plus, comme on peut le voir dans la société d'aujourd'hui, il y a divers facteurs qui peuvent poser problème, notamment les appareils électroniques. Leur utilisation nuit à la sécurité. Chose certaine, dans le milieu d'exploitation ferroviaire, nous avons des règles et des procédures selon lesquelles ces appareils doivent être fermés et rangés; ils ne sont tout simplement pas permis dans l'environnement de travail. Toutefois, sans aucun moyen de surveiller la situation de façon ponctuelle, on ne peut aucunement savoir si cette règle, cette procédure, est bel et bien appliquée.

Ce n'est qu'un exemple.

M. Ken Hardie: Que feriez-vous dans une telle situation? Il y a évidemment des mesures correctives qui peuvent être prises, mais aussi des mesures punitives. Que feriez-vous?

M. Keith Shearer: Si c'est flagrant et délibéré, à ce moment-là, il sera nécessaire d'adopter des mesures punitives. Le ministre et le public nous obligent à rendre des comptes en matière de sécurité. Nous prenons cette responsabilité très au sérieux, et il n'y a aucune raison pour laquelle cela ne s'appliquerait pas à nos employés. La plupart d'entre eux le comprennent, et ils s'y conforment.

M. Ken Hardie: J'aimerais maintenant parler de l'interconnexion pour le transport longue distance. J'entends beaucoup de contradiction à ce sujet. D'un côté, on me dit que nous avons l'un des meilleurs fournisseurs de service à bas tarifs dans le monde. Dans ce cas, pourquoi l'ITLD poserait-elle une menace, surtout lorsque l'on sait que dans les régimes précédents, les limites d'interconnexion prolongée étaient rarement utilisées. Quelle est donc la menace?

Allez-y, madame Drysdale.

Mme Janet Drysdale: Je pense que l'ITLD est beaucoup plus vaste que ce qui était en place dans le contexte de l'interconnexion prolongée. Le fait que l'interconnexion prolongée était en quelque sorte une mesure temporaire peut en partie expliquer pourquoi les expéditeurs ont limité son utilisation.

En ce qui concerne ces deux recours, sachez que lorsque des expéditeurs éprouvent des problèmes liés au taux ou au service, il y a des recours à leur disposition, et on constate qu'ils les utilisent. Ils peuvent notamment avoir recours à l'arbitrage de l'offre finale et à l'arbitrage sur le niveau de service. Ces recours sont en place pour aider les expéditeurs captifs à composer avec le fait qu'ils sont captifs.

L'interconnexion pour le transport longue distance va bien plus loin que l'interconnexion prolongée; on parle ici de 1 200 kilomètres de plus. Par conséquent, dans la mesure où les expéditeurs l'utilisent ou que les chemins de fer américains encouragent les expéditeurs à l'utiliser, nous craignons qu'il y ait des répercussions sur l'ensemble du réseau.

• (1035)

M. Ken Hardie: Je regarde la carte de service, et je constate que vos deux sociétés sont très actives aux États-Unis. Mise à part la société ferroviaire Burlington Northern Santa Fe qui se rend dans la région du Grand Vancouver, je ne vois pas beaucoup de chemins de fer américains qui vont dans cette province.

Dans le cadre de vos activités, est-ce que vous achetez des services à des sociétés ferroviaires américaines?

Mme Janet Drysdale: Absolument. En fait, près de 30 % de nos activités découlent d'ententes avec d'autres chemins de fer.

M. Ken Hardie: Quelle est la différence?

Mme Janet Drysdale: C'est la façon de négocier les tarifs qui est différente. Aux États-Unis, c'est fait sur une base commerciale. Ce qu'on propose au Canada, c'est d'avoir des taux qui respectent un régime réglementé. C'est donc la principale différence.

M. Ken Hardie: J'aimerais maintenant m'adresser aux représentants du CP, étant donné que vous avez répondu aux premières questions. Selon vous, si l'interconnexion n'a pas été tellement utilisée dans le cadre de l'ancien régime, est-ce parce que vous avez baissé vos prix face à la concurrence?

M. Jeff Ellis: Je vais m'en remettre à James.

M. James Clements: J'aurais quelques observations. Je vais tout d'abord répondre à la dernière question.

Ce qui est intéressant, c'est que nous avons négocié des taux commerciaux. Je vais vous donner l'exemple du transporteur ferroviaire Burlington Northern qui va à Lethbridge. Il y avait des produits qui entraient à Lethbridge et qui en sortaient en vertu des accords bilatéraux qui précisaient les taux dont Janet a parlé. Ce qui s'est passé, c'est que lorsqu'il y a eu l'interconnexion prolongée avec un taux fixe, l'expéditeur payait essentiellement le même montant, et nous, on nous payait moins, et les revenus générés pour la partie du transport aux États-Unis ont augmenté à la suite de cette demande.

M. Ken Hardie: Est-ce que vous avez essayé des pertes?

M. James Clements: Dans la région de Lethbridge, il y a eu une incidence. Si on regardait le système dans son ensemble, cela semblait assez minime, mais dans la région de Lethbridge, plus précisément à Coutts, où se raccorde la ligne de Burlington Northern, si on se penche sur le pourcentage, on remarque qu'il y a eu une incidence plus importante à cet endroit qu'ailleurs. Encore une fois, il s'agissait de l'un des emplacements où la limite d'interconnexion étendue de 160 kilomètres s'appliquait. L'autre région était située près de Winnipeg.

M. Ken Hardie: Toutefois, je pense que l'on peut compter sur les doigts d'une main le nombre de fois où on a atteint la limite maximale.

M. James Clements: À 160 kilomètres, mais je pourrais vous fournir les statistiques.

M. Ken Hardie: Ce serait très intéressant.

M. James Clements: Nous avons constaté un pourcentage important dans cette région. Il y avait une circulation régulière en provenance et à destination de cette région.

Nous nous sommes en quelque sorte détournés de cela. Ce que je voulais dire au départ concernant...

La présidente: Je suis désolée, mais je vais devoir vous interrompre. Vous aurez peut-être l'occasion de répondre à la question de M. Hardie dans le cadre d'autres questions.

Monsieur Shields, allez-y, je vous prie.

M. Martin Shields (Bow River, PCC): Merci, madame la présidente.

Je suis reconnaissant de l'expertise que chacun apporte à cette étude. Évidemment, j'ai très peu de connaissances dans le domaine comparativement aux gens assis au bout de la table. Si j'ai bien compris ce que vous avez dit, nous avons les taux les plus bas, alors pourquoi avez-vous peur de la concurrence du côté des États-Unis? Par exemple, si vous vendez les souliers les moins chers, vous allez en vendre plus que votre voisin. Cela dit, je considère qu'il y a une contradiction dans vos propos.

En 2013, lorsque le prix du baril se vendait à plus de 100 \$, on pouvait faire plus d'argent en transportant le pétrole que le blé dans la région de Peace country. Je comprends ce que vous faisiez. Ensuite, il y a eu une intervention et vous n'avez pas apprécié. Quelqu'un est intervenu et a mis sur pied un organe régional pour s'occuper de ces questions et veiller à ce que vous puissiez transporter le blé qui s'était accumulé depuis un an.

Toutefois, ce qui me préoccupe, c'est la consolidation des chemins de fer en Amérique du Nord, et vous avez effleuré la question. Je m'adresse maintenant aux représentants du CP et du CN. Pouvez-vous me dire dans quelle mesure les chemins de fer fusionnent en Amérique du Nord?

M. James Clements: Je vais tout d'abord répondre à votre question au sujet de la concurrence, et ensuite, comme l'honorable député l'a proposé, je vais répondre à la question précédente.

M. Martin Shields: Non, je veux que vous me parliez de la consolidation.

M. James Clements: J'y arrive. Vous m'avez demandé...

M. Martin Shields: Non, je ne veux pas attendre. Je veux discuter de la consolidation. C'est la question que j'ai posée, et j'ai fait une observation à ce sujet.

● (1040)

M. James Clements: Très bien. Il n'y a pas eu de fusion majeure de sociétés ferroviaires en Amérique du Nord depuis la fin des années 1990. En tant qu'entreprise, nous avons tenté d'effectuer quelques consolidations avec des transporteurs de l'Ouest des États-Unis. À long terme, nous estimons que la consolidation est quelque chose qui risque d'arriver, étant donné les pressions liées à la concurrence. On peut songer entre autres aux camions autonomes et à leur capacité de fournir des services. Pour être en mesure de soutenir la concurrence, nous devons mettre en place des solutions d'un bout à l'autre de l'Amérique du Nord, compte tenu du secteur des transports qui évolue sans cesse, et régler les problèmes liés à la congestion et aux infrastructures. Étant donné le syndrome « pas dans ma cour », nous devons maximiser toutes les infrastructures existantes, et la consolidation fait partie de la solution.

M. Martin Shields: D'accord.

Mme Janet Drysdale: J'aimerais faire écho aux observations de M. Clements. À l'heure actuelle, il y a six chemins de fer importants en Amérique du Nord: deux au Canada, deux dans l'Ouest des États-Unis, et deux dans l'Est des États-Unis. Il semble très peu probable, dans le contexte des mesures que nous avons vues récemment, que le cadre réglementaire américain aille de l'avant avec un scénario de fusion. Cela dit, si l'on songe à l'avenir et au long terme, en raison de la concurrence accrue découlant des camions autonomes et des difficultés auxquelles sont confrontés les chemins de fer de l'Est des États-Unis relativement au déclin de l'industrie du charbon, au fil du temps, il pourrait être justifié pour les chemins de fer américains de procéder à des fusions.

M. Martin Shields: Le transport par camion représente un coût pour les municipalités. Le secteur du camionnage est énorme, et on ne parle pas du coût qui s'y rattache, mais c'est un concurrent qui coûte très cher aux municipalités. Dans quelle mesure la réciprocité est-elle importante dans les négociations à mesure que nous allons de l'avant? Si l'on fusionne les industries au nord et au sud de la frontière, dans quelle mesure la réciprocité est-elle importante?

Mme Janet Drysdale: Comme pour toute industrie concurrentielle, nous voulons être sur un pied d'égalité avec nos concurrents, et ce n'est pas le cas aujourd'hui. Lorsqu'on se penche sur le cadre réglementaire des États-Unis, on constate qu'il n'y a aucune obligation de transporteur public. Les sociétés ne sont pas obligées de transporter les marchandises. Il n'y a pas d'arbitrage de l'offre finale, de recours collectif à l'arbitrage des propositions finales ni d'arbitrage sur les niveaux de service. Il n'y a pas d'interconnexion, d'interconnexion prolongée ni d'interconnexion pour le transport de longue distance.

M. Martin Shields: Dans quelle mesure la réciprocité est-elle importante pour survivre?

Mme Janet Drysdale: Il est impératif que nous rivalisions à armes égales avec nos concurrents si nous voulons demeurer compétitifs dans une industrie qui risque de fusionner tôt ou tard.

M. Martin Shields: Est-ce que cela menace notre industrie?

Mme Janet Drysdale: Oui, absolument.

M. James Clements: Permettez-moi d'aborder la question sous un autre angle. Si j'étais à la tête d'une compagnie américaine — si je m'occupais de la planification stratégique à Norfolk Southern —, je ne serais pas intéressé par un transporteur canadien; je miserais plutôt sur l'Ouest. Il pourrait y avoir des fusions transcontinentales aux États-Unis. À ce moment-là, je pourrais simplement choisir le trafic qui m'intéresse aux points frontaliers en raison de l'interconnexion prolongée, car je sais que cela ne poserait pas de menace.

Un scénario de consolidation pourrait donc mettre les transporteurs canadiens de côté.

M. Martin Shields: Est-ce que cela menace notre existence?

M. James Clements: Je pense que cela pourrait accroître la densité et la compétitivité des États-Unis, s'ils fusionnent et si notre environnement réglementaire n'a pas prévu le coup.

M. Michael Bourque: Madame la présidente, si je puis me permettre, j'aimerais faire quelques observations. Je suis ici pour rétablir les faits au nom de l'industrie ferroviaire, car il y a un mythe important qui s'est perpétué, et j'aimerais remettre les pendules à l'heure.

En 2013-2014, il y a eu un accroissement du volume de grain — 20 millions de tonnes métriques supplémentaires de grain — produit par le secteur agricole. Effectivement, une grande partie se trouvait dans les fermes; c'est là où on l'entrepose. Nous avions également connu le pire hiver en 75 ans. En juin, le sol était gelé à Winnipeg, tout comme les tuyaux d'ailleurs; pas besoin de vous dire que ce fut un hiver très rigoureux. Malgré tout, nous avons transporté le grain. Il a fallu 2 000 trains supplémentaires de 100 wagons chacun seulement pour transporter l'excédent de grain qui avait été produit cette année-là.

L'industrie a donc transporté le grain. Cette situation anormale était attribuable à un hiver très difficile; cela n'avait rien à voir avec le transport du pétrole. On n'a pas expédié de pétrole vers la côte ouest, plus précisément au port de Vancouver, là où on avait essentiellement acheminé le grain.

Je voulais seulement rétablir les faits. Merci.

M. Martin Shields: Il n'y a pas eu de trains au [Inaudible-Note de la rédaction] pays pendant un an.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Shields.

Monsieur Fraser, la parole est à vous.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Merci beaucoup.

J'apprécie grandement vos commentaires. Tout d'abord, sachez que je suis reconnaissant du rôle stratégique que joue l'industrie ferroviaire au sein de l'économie. Je conviens que la déréglementation des 30 dernières années a donné lieu à des circonstances prospères pour l'économie et, évidemment, pour le secteur du transport ferroviaire.

Je pense que, dans une certaine mesure, nos points de vue diffèrent quant à savoir s'il y a eu une défaillance du marché concernant les expéditeurs captifs et ce que « captifs » signifie réellement. Si je ne me trompe pas, c'est M. Clements qui a dit que nous étions dotés du réseau de transport ferroviaire le plus sécuritaire, efficace, écologique et abordable dans le monde. Je ne me souviens pas des mots exacts.

Du point de vue du gouvernement, si je peux encourager davantage de gens à utiliser un moyen sécuritaire, rentable et écologique de transporter des marchandises à faible coût, j'aimerais savoir en quoi cela se compare au transport par camion, par exemple.

● (1045)

Mme Janet Drysdale: Je peux peut-être répondre à l'aide d'un exemple.

Aujourd'hui, l'un de nos clients situés dans une région éloignée livre du bois d'oeuvre exclusivement par camion. Après concertation, nous avons pris la décision commerciale d'investir dans une voie ferrée qui se rendrait jusque chez lui, conformément à notre programme de lutte contre le changement climatique et à l'aide à faible coût aux infrastructures et au transport de marchandises. Mais, dès que nous établissons ce lien ferroviaire avec ce client qui, aujourd'hui, se sert exclusivement du camionnage, le projet de loi le considère désormais comme captif du transport ferroviaire.

Nous éprouvons des difficultés avec la définition de cette notion de captivité. Le camion, particulièrement sur de courtes distances, est un concurrent redoutable. N'oublions pas non plus les autres concurrents comme, par exemple, la Voie maritime du Saint-Laurent.

Quant aux autres expéditeurs, notamment, et à une très grande échelle le secteur pétrolier, ils peuvent choisir leur lieu d'approvisionnement. Nous affrontons la concurrence de l'approvisionnement en produits, du camionnage et, dans certains cas, du transport par oléoduc et, certainement, celle de la voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Nous sommes très concurrentiels dans la dynamique CN-CP. Le hic, c'est la définition de « captif », celui qui ne peut accéder qu'à une voie ferrée, alors que, en fait, l'expéditeur a le choix d'autres moyens de transport viables.

M. Sean Fraser: Je pense, madame Drysdale, que c'est vous qui avez dit que le régime d'interconnexion exige généralement que, essentiellement, vous déposiez les marchandises d'un client à un point d'échange pour qu'elles soient ramassées par un autre transporteur.

Quand nous avons étudié le projet de loi C-30, les témoignages que nous avons généralement entendus — et il y en a eu dans le même sens aujourd'hui — étaient que, dans les faits, ce n'est pas ce qui arrivait. L'immense majorité des circonstances influe très fortement sur les négociations, et elle crée une sorte de pseudo-concurrence qui n'existe pas dans l'industrie du chemin de fer.

Est-ce faux? Un changement a-t-il lieu à la table des négociations, comme c'était l'intention ou, en réalité, est-ce que ça fait perdre aux transporteurs ferroviaires leur clientèle aux mains de leur concurrence?

Mme Janet Drysdale: Il est sûr que nous avons perdu des clients au profit de BN, par exemple. Dans le contexte des négociations, il faut se rappeler que l'immense majorité de nos clients sont de très gros expéditeurs. Les 150 premiers clients de CN représentent environ 80 % de nos revenus. Ces grandes multinationales possèdent de nombreuses cartes dans leur jeu pour exercer de l'influence et de la pression sur les négociations.

Même les sociétés céréalières, par exemple, et il faut songer à tous les capitaux qu'elles investissent dans la construction de silos élévateurs ou de terminaux maritimes, que cette capacité supplémentaire soit attribuée au CN ou au CP, influent de ce fait beaucoup sur les négociations commerciales. Compte tenu de beaucoup de règlements en vigueur, par exemple sur l'arbitrage des propositions finales ou sur les accords sur les niveaux de service, laisser entendre que les expéditeurs n'ont pas le choix des moyens de pression sur les négociations... Certains de ces clients, à propos, ont d'importantes activités aux États-Unis, où le cadre réglementaire est différent, mais, encore une fois, ça leur donne d'autres moyens de pression. Je pense que cette pression existait avant ce règlement. Disons que c'est une façon élégante d'amplifier les demandes parce que les expéditeurs ont besoin d'encre plus d'influence.

Je ne trouve pas que, dans notre cas, c'est vrai. Nous craignons que l'adoption de ce projet de loi et l'élargissement de l'interconnexion de longue distance ne mettent en péril la viabilité et l'intégrité du réseau ferroviaire canadien. D'après nous, c'est, pour ce que nous considérons comme la véritable ossature de l'économie canadienne, un problème important.

M. Sean Fraser: Si je peux intervenir, je suis d'accord, une grande multinationale basée au Canada n'est pas nécessairement aussi démunie à la table des négociations que certains voudraient le faire croire.

Je viens d'une partie très rurale de notre pays, en Nouvelle-Écosse. Nos expéditions vers l'est se font par bateau; vers l'ouest, par train. Je me soucie de ceux qui sont vraiment captifs, dans l'industrie ferroviaire, d'un seul expéditeur. En Nouvelle-Écosse, il n'y a vraiment qu'un seul chemin de fer. Ces clients sont impuissants... Réalistement, ils doivent accepter les conditions ou les rejeter.

Vu de plus haut et dans son ensemble, le projet de loi C-49 concerne la fourniture de services à toutes sortes d'expéditeurs, ceux des zones rurales et de petites entreprises aussi. Constatez-vous qu'il vise à augmenter les services qui leur sont offerts et à l'améliorer, en particulier pour certains de ces expéditeurs ruraux?

• (1050)

Mme Janet Drysdale: Pour les expéditeurs ruraux des endroits éloignés en particulier, je crains que ça leur soit nuisible. Dans la mesure où ça favorise la sortie de ces wagons du réseau du CN, par exemple, il nous sera très difficile de justifier les investissements nécessaires pour maintenir l'exploitation des lignes éloignées. C'est ce que nous avons sûrement vu en Nouvelle-Écosse, où des lignes ont été abandonnées.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Lauzon, vous disposez de cinq minutes.

M. Guy Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

C'est ma première visite au comité des transports. Le sujet est très intéressant. Depuis le début, ici — je pose la question à qui veut y répondre — nous sommes en ce moment même en plein milieu des négociations sur l'ALENA. Je me demande si vous estimez que le transport devrait en être un sujet prioritaire. Qu'en pensez-vous?

M. Sean Finn: J'y vais le premier. C'est sûr que, dans la négociation d'accords de libre-échange, il faut transporter les marchandises pour être libre-échangiste, et il est sûr que les transports jouent un rôle déterminant. Les faits ont prouvé que, ces 20 dernières années au Canada, l'ALENA a favorisé la croissance des deux chemins de fer et celle des mouvements transfrontaliers. Il est sûr que les transports sont un enjeu.

Mais ce n'est pas l'enjeu prioritaire des négociations. Nous surveillons quand même les choses de près. Vous pouvez comprendre que beaucoup de nos clients se trouvent dans des États qui sont d'importants partenaires commerciaux du Canada. Nous avons réussi à parler à des représentants de ces États et à des gouverneurs pour leur faire comprendre, et faire comprendre aussi à Washington, l'importance des flux nord-sud de marchandises et des flux sud-nord pour beaucoup d'États du Midwest. Pour répondre à votre question, c'est indéniablement un enjeu important, mentionné, je pense, dans le mandat de négociation de l'équipe américaine, mais nous ne croyons pas qu'on en parlera à la table des négociations, si ce n'est pour s'assurer de la libre circulation des marchandises.

Je le répète: impossible de conclure un accord de libre-échange et de faire des échanges sans moyens de transport très efficaces. Ça nous permet aussi d'affirmer que le CN et le CP ont fait de l'excellent travail au Canada pour l'acheminement de marchandises vers les États-Unis. Notre crainte, comme je l'ai dit plus tôt ce matin, est de nous retrouver dans une situation où les sociétés ferroviaires américaines auront accès à notre réseau, au Canada, sans réciprocité pour nous aux États-Unis.

M. James Clements: Je fais miennes aussi ces observations sur le rôle des transports dans l'ALENA. Pourquoi renonçons-nous à des concessions accordées au réseau ferroviaire canadien sur l'accès aux marchés, au milieu de négociations avec d'après négociateurs?

M. Guy Lauzon: Merci beaucoup.

D'autres commentaires à ce sujet?

M. Jeff Ellis: Si vous permettez, et il se peut que Sean ait entendu des observations semblables aux États-Unis, pendant notre rencontre avec nos homologues américains de l'Association of American Railroads, je peux dire que nos homologues américains tiennent aussi beaucoup à protéger les acquis de l'ALENA et à maintenir leurs volumes d'activité. Avec un peu de chance, ça restera une priorité des deux côtés de la frontière.

M. Guy Lauzon: Comme je ne suis pas un membre régulier, certaines de mes questions pourraient vous paraître naïves, mais, madame Drysdale, vous avez parlé de camionnage et de transport ferroviaire. Pouvez-vous me donner une idée de la capacité des chemins de fer de concurrencer le camionnage? Dans votre exemple de pose de voie ferrée dans une région, comment les deux se comparaient-ils entre eux?

Mme Janet Drysdale: Le chemin de fer est des plus concurrentiels pour le transport à grande distance. Le chiffre que nous utilisons souvent dans l'industrie est d'environ 500 milles. Sur moins, il sera très difficile pour le chemin de fer de concurrencer le camionnage. Dans mon exemple, l'expéditeur se servait en fait du camionnage pour accéder au réseau ferroviaire, mais beaucoup plus au sud que l'endroit où il se trouvait.

M. Guy Lauzon: Vous avez aussi mentionné, et j'en ai entendu parler, la clientèle que nous perdions aux États-Unis. Dans quelle proportion par rapport à votre activité totale — 5 %, 2 %, 9 %?

Mme Janet Drysdale: Au CN, du fait des lois sur les entreprises commerciales touchant expressément l'interconnexion étendue sous le régime du projet de loi C-30, c'est probablement de l'ordre de quelques milliers de wagons.

M. Guy Lauzon: En pourcentage, qu'est-ce que cela représente?

Mme Janet Drysdale: Très peu. Nos craintes sont dirigées vers l'avenir, particulièrement en ce qui concerne l'interconnexion de longue distance.

M. Guy Lauzon: D'accord.

• (1055)

M. James Clements: Je dirais que l'interconnexion de longue distance — je jongle mentalement avec des chiffres approximatifs — expose au moins plus de 20 % de nos revenus à une connexion avec un transporteur américain.

M. Guy Lauzon: Récemment, le CN aurait investi 20 milliards de dollars dans des infrastructures, le CP 7,7 milliards et quelques. Je pense que c'était les chiffres. Quelle proportion, approximativement, est allée à la sécurité?

M. James Clements: On en consacre beaucoup à la sécurité, parce que, même quand on installe de nouveaux rails et traverses, ça améliore la qualité des infrastructures de base.

M. Guy Lauzon: Combien ont directement été affecté à l'amélioration de la sécurité?

M. James Clements: J'appelle mon collègue à la rescousse.

M. Keith Shearer: J'extrapole un peu, mais je dirais que peut-être 70 % vont dans la sécurité, par rapport aux investissements dans la technologie, et, comme James l'a dit, les rails, les traverses, les wagons et les locomotives.

M. Guy Lauzon: Donc, 70 % ont été affectés à la sécurité, et 30 % aux profits.

M. Keith Shearer: Pour augmenter la capacité.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Lauzon.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

J'aimerais continuer à parler du même sujet, soit l'interconnexion. À vous entendre, l'interconnexion de longue distance, c'est comme le diable en personne.

Ma question comporte deux volets.

Tout d'abord, cela veut-il dire que le concept d'interconnexion qui était prévu dans le projet de loi C-30 vous serait dorénavant acceptable, afin d'essayer de rétablir le pouvoir de négociation entre les producteurs et les transporteurs?

Par ailleurs, on parle depuis tantôt d'interconnexion de longue distance selon un axe nord-sud, donc avec les États-Unis. Je viens de Trois-Rivières, au Québec, une ville qui exporte du grain, entre autres. J'imagine que le principe d'interconnexion de longue distance doit aussi s'appliquer selon un axe est-ouest. Y a-t-il les mêmes problèmes dans cette direction?

M. Sean Finn: Je ne dirais pas que c'est le diable en personne, mais il faut comprendre que le projet de loi C-30 visait à instaurer des mesures temporaires pour régler un problème assez exceptionnel: il y avait eu une récolte de grain très importante, presque une récolte record, ainsi qu'un hiver très difficile. En ce qui concerne la mise en vigueur du projet de loi C-30, je pourrais démontrer que, une fois l'hiver terminé, en mars 2014, les compagnies de chemins de fer ont acheminé tout le grain qu'il fallait livrer. On ne peut pas vraiment établir que ce sont les mesures instaurées par le projet de loi C-30 qui ont aidé à ce que le transport du grain se fasse. Dans le cas du projet de loi C-30, une fois que l'hiver s'est terminé, nous avons réussi à rattraper le retard causé par l'hiver rigoureux et par la récolte record de grain.

Il est important de comprendre que, dans une situation où il y a un expéditeur qu'on prétend être captif, selon la définition contenue dans la proposition, c'est-à-dire que cet expéditeur a seulement accès à un chemin de fer, en fait, il peut avoir accès à des camions ou à d'autres moyens de transport. Cela permet à l'expéditeur de faire des choix.

Nous vous donnions l'exemple des Américains, qui ont accès au réseau canadien à des points d'échange interréseaux au Canada. Or, nous n'avons pas le même accès aux points d'échange interréseaux aux États-Unis. C'est surtout le cas du CN, à titre d'exemple, qui va de Chicago à la Louisiane. Nous ne pouvons pas y avoir accès de la même façon.

M. Robert Aubin: J'ai bien compris le problème touchant l'axe nord-sud. J'aimerais savoir ce qu'il en ait de l'axe est-ouest.

M. Sean Finn: En ce qui concerne l'axe est-ouest, il y a beaucoup de compétition entre le CN et le CP, sans aucun doute. Quand la distance d'interconnexion était de 30 kilomètres, c'était dans des zones urbaines, surtout des zones industrielles. Il est important de dire que les exceptions instaurées pour s'assurer que les compagnies de chemin de fer américaines n'ont pas accès à tout le réseau sont les mêmes que celles qui existent pour les interconnexions selon l'axe est-ouest.

Soyez rassuré: il est possible pour un expéditeur de Trois-Rivières d'accéder au réseau du CN ou du CP par l'entremise d'un chemin de fer d'intérêt local. Cela existe aujourd'hui.

La distance d'interconnexion de 30 kilomètres a été très bonne pendant plusieurs années. Celle de 160 kilomètres était une mesure temporaire. Il n'y a pas de doute qu'une distance d'interconnexion de 1 200 kilomètres créera des problèmes importants.

[Traduction]

Mme Janet Drysdale: Pour une petite précision...

La présidente: Je suis désolée. Il est plus de 11 heures.

Je tiens à remercier les témoins de s'être présentés. Vous nous avez communiqué de l'excellente information.

Je suspends momentanément les travaux, pendant que les nouveaux témoins s'approchent.

• (1055)

_____ (Pause) _____

• (1115)

La présidente: Reprenons.

Nous accueillons maintenant des représentants de la Western Grain Elevator Association, de la Canadian Oilseed Processors Association ainsi que de la Fédération canadienne de l'agriculture.

Pour commencer, je cède la parole à la Western Grain Elevator Association.

M. Wade Sobkowich (directeur général, Western Grain Elevator Association): Merci beaucoup, madame la présidente, et mesdames et messieurs les membres du Comité.

La Western Grain Elevator Association est heureuse de contribuer à votre étude du projet de loi C-49. Elle représente les six entreprises de manutention des grains les plus importantes du Canada. Ensemble, ces entreprises s'occupent de plus de 90 % des mouvements de grain en vrac de l'Ouest canadien.

Un transport par rail efficace soutient la capacité de notre industrie de réussir dans un marché concurrentiel sur le plan mondial. Nous reconnaissons le travail exhaustif de votre comité qui, l'année dernière, a rédigé un rapport très important. Celui qui a été publié en décembre 2016 appuyait en grande partie nos points de vue sur les principales questions.

Dans le projet de loi C-49, un certain nombre de recommandations formulées par les expéditeurs de grains ont été acceptées et un certain nombre d'autres pas. Nous demandions au gouvernement de renforcer la définition d'« installations convenables », afin de baser sur la demande et les besoins de l'expéditeur l'obligation des compagnies de chemin de fer de leur fournir des services et non sur ce que la compagnie était disposée à offrir. La définition du projet de loi ne se fonde pas explicitement sur la demande de l'expéditeur. Il y a des points positifs et négatifs dans la nouvelle définition.

Nous cherchions à obtenir la possibilité d'arbitrer les sanctions d'un piètre rendement au moyen d'accords sur le niveau de service et à disposer aussi d'un mécanisme de règlement des différends découlant de ces accords. Nous nous réjouissons de voir figurer des mesures en ce sens dans le projet de loi. Elles résoudreont bien des défis en matière de performance du rail.

Nous demandions que l'interconnexion étendue soit rendue permanente pour permettre la poursuite de l'accès à l'un des outils les plus efficaces et les plus concurrentiels que nous ayons connus en matière de transport par rail. Mais l'interconnexion étendue n'a pas été rendue permanente, ce qui est une perte importante pour nous.

Nous demandions aussi que le gouvernement maintienne et améliore le revenu admissible maximal afin de protéger les agriculteurs contre les taux qu'on connaît en conditions monopolistiques. Cette protection a été maintenue; toutefois le secteur du soja en demeure exclu.

Nous avons également appuyé l'élargissement de l'autorité de l'Office pour qu'il puisse entreprendre, de son propre chef, l'examen des problèmes de performance du système ferroviaire et de les régler, de la même façon que, aux États-Unis, l'U.S. Surface Transportation Board. Le projet de loi C-49 prévoit l'examen officieux des problèmes par l'Office, mais sans lui accorder le pouvoir accru de corriger les problèmes systémiques.

Enfin, nous demandions au gouvernement d'améliorer la transparence et la robustesse des données sur les performances du secteur ferroviaire. Elles ont été améliorées dans le projet de loi, mais les données liées aux demandes des expéditeurs ne sont pas toujours collectées. Plus tard, dans la semaine, certains de nos homologues de l'industrie des grains donneront des points de vue supplémentaires sur l'utilisation des données, les échéanciers et les délais ainsi que les rapports au ministre. Notre association partage leur opinion sur ces sujets.

Bref, dans l'ensemble, le projet de loi constitue une amélioration importante par rapport à la loi actuelle et une avancée pour l'industrie des grains. Voilà pourquoi nous choisissons de ne proposer que quatre modifications techniques, qui représentent le strict minimum de modifications à apporter pour éviter que le projet de loi ne soit inapplicable et ne donne pas les résultats escomptés par le gouvernement. La principale concerne l'interconnexion de longue distance.

Nous vous dirigeons vers l'annexe A, que nous vous avons distribuée à l'avance. L'ordonnance sur l'interconnexion étendue en vigueur au cours des trois dernières saisons de croissance est progressivement devenue un outil inestimable pour les expéditeurs de grains de l'Ouest canadien. La nouvelle disposition sur l'interconnexion de longue distance est plutôt conçue pour créer des solutions de rechange concurrentielles. Dans cet esprit, les expéditeurs doivent pouvoir accéder à des lieux de correspondance qui constituent le choix logistique et économique le plus sensé et, pas nécessairement, à celui qui est le plus rapproché.

En ce qui concerne le sens raisonnable de la circulation et sa destination, le libellé actuel de l'article 129(1) peut donner à l'expéditeur un accès à la ligne de chemin de fer concurrente la plus proche, mais ce ne sera de presque aucune utilité si le lieu de correspondance le plus rapproché éloigne le chargement de sa destination finale; s'il n'a pas la capacité de traiter le volume du chargement; si la compagnie de chemin de fer concurrente la plus proche ne possède pas de voie ferrée sur toute la distance jusqu'à la destination finale du chargement. Pour vous aider à mieux comprendre, nous avons distribué l'annexe B, qui présente graphiquement des exemples concrets d'accès au lieu de correspondance le plus proche n'ayant aucun sens sur les plans logistique et économique.

• (1120)

Nous croyons que deux dispositions doivent être modifiées afin de mieux refléter l'esprit de la création de choix concurrentiels. Si vous allez à la carte 1 des documents que nous vous avons distribués, vous y verrez l'exemple d'un élévateur qui a accès à un lieu de correspondance se situant dans un rayon de 30 kilomètres, mais qui est dans la mauvaise direction. Le projet de loi C-49, à l'alinéa proposé 129(3)a), dit qu'un expéditeur ne peut obtenir une interconnexion de longue distance si une ligne de chemin de fer d'une compagnie concurrente se trouve dans un rayon de 30 kilomètres.

Expédier une cargaison dans la mauvaise direction ou sur la mauvaise voie ferrée occasionne des dépenses prohibitives et, dans ces cas, rend inutile le principe de l'interconnexion. Un expéditeur qui se trouve dans un rayon de 30 kilomètres d'un lieu de correspondance qui lui est inutile ne peut donc avoir accès à l'option d'interconnexion de longue distance; il se trouve donc en situation de désavantage concurrentiel.

Et à cause d'une interdiction figurant à l'alinéa proposé 129(1)a), un problème similaire existe pour les installations desservies par deux compagnies de chemin de fer. La solution à ce problème est d'ajouter le libellé « dans la direction la plus judicieuse de l'origine à la destination » aux alinéas proposés 129(1)a) et 129(3)a). Un tel énoncé, qui existe déjà pour d'autres fins à l'article proposé 136.1 du projet de loi, devrait être repris à l'article 129.

À propos du prix de l'interconnexion de longue distance, ou ILD, l'alinéa proposé 135(1)a) du projet de loi fait en sorte que l'Office calculera les prix en prenant comme référence les prix comparables antérieurs. Cependant, la plupart des prix « comparables » à ce jour ont été établis dans des conditions monopolistiques. Si les prix eux-mêmes ne sont pas concurrentiels, et sont la vraie raison pour laquelle un expéditeur demanderait une ILD, ce processus ne réglera pas efficacement le cœur du problème. Nous craignons que sans une modification comme celle que nous proposons, une ILD devienne au prix de ligne concurrentiel.

Le paragraphe proposé 135 (2) énonce que l'Office des transports du Canada, ou OTC, établira un prix qui ne peut être inférieur à la moyenne des recettes par tonne-kilomètre pour un transport comparable. Cela enchâsse dans la loi un établissement de prix de monopole. Dans tout marché raisonnable, la rentabilité est établie sur ce qu'il vous en coûte pour faire des affaires, ce à quoi on ajoute une marge pour générer un profit. Le fait de pouvoir simplement facturer n'importe quel montant, sans regard aux coûts d'exploitation, peut entraîner des prix déconnectés de la réalité commerciale qui devrait être celle du « prix majoré ».

Nous espérons qu'il y aura d'importants changements aux dispositions proposées 135(1b) et 135(2) afin que l'Office puisse avoir un droit de regard sur le coût, et non sur les recettes par tonne-kilomètre, et que les prix soient basés sur un transport commercialement comparable, et pas seulement sur un transport comparable. Pour que l'interconnexion de longue distance fonctionne, le taux doit être basé sur une marge raisonnable pour les compagnies de chemin de fer, et non sur au moins autant ou peut-être plus que ce qu'elles peuvent facturer dans un environnement monopolistique.

Le troisième domaine qui nous préoccupe est la liste des lieux de correspondance. Le paragraphe proposé 136.9(2) établit les paramètres de publication par les compagnies de chemin de fer de la liste des lieux de correspondance, de même que de retrait d'un de ces lieux de la liste. Les expéditeurs de grains sont inquiets de voir que les compagnies de chemin de fer pourraient choisir, de façon unilatérale, de mettre hors service tout lieu de correspondance.

Il y a d'autres lois qui interviennent dans ce contexte. Les paragraphes 127(1) et (2), sous la rubrique « Interconnexion », présentent un processus par lequel tout intéressé peut demander à l'Office d'ordonner une interconnexion, et où l'Office a le pouvoir de forcer une compagnie de chemin de fer à fournir les « installations convenables » pour permettre l'interconnexion à un lieu de correspondance. Ce même énoncé devrait s'appliquer à l'interconnexion de longue distance. Dans une perspective de lieu de correspondance, à la fois l'interconnexion et l'interconnexion de longue distance pourraient s'appliquer à un lieu de correspondance donné.

En ce qui concerne le soya et les produits du soya, quand le revenu admissible maximal, ou RAM, a été mis sur pied en 2000, le soya était à peine cultivé dans les Prairies et, par conséquent, il n'a pas été inclus dans la liste originale de l'Annexe II des grains visés par le programme. Depuis, le soya est devenu un acteur important dans les Prairies et une culture de base dotée d'un fort potentiel de croissance pour la production d'huile, de tourteau et d'aliments pour humains.

On doit noter que la portion canadienne du déplacement de cultures états-uniennes au Canada est assujettie au RAM. En conséquence, du maïs états-unien est couvert par le RAM, alors que le soya canadien ne l'est pas. Il n'y a aucune raison pour laquelle le gouvernement ne devrait pas saisir cette occasion d'ajouter le soya et les produits du soya à l'Annexe II.

En conclusion, le projet de loi C-49 est, dans l'ensemble, un pas important dans la bonne direction.

• (1125)

Et c'est en tout respect que nous demandons aux membres du Comité d'apporter seulement quatre modifications techniques non invasives afin de s'assurer que le projet de loi concrétise vraiment les intentions énoncées.

Merci beaucoup.

La présidente: Merci infiniment.

Nous allons maintenant écouter le représentant de la Canadian Oilseed Processors Association.

M. Chris Vervet (directeur général, Canadian Oilseed Processors Association): Merci beaucoup.

Madame la présidente, membres du Comité, au nom de la Canadian Oilseed Processors Association, ou COPA, j'aimerais remercier le Comité pour la possibilité qui nous est offerte de contribuer à cette importante étude du projet de loi C-49.

La COPA travaille en partenariat avec le Conseil canadien du canola pour défendre les intérêts des transformateurs d'oléagineux. Nous représentons des entreprises qui possèdent et exploitent 14 installations de transformation, dans chacune des provinces depuis l'Alberta jusqu'au Québec. Ces installations transforment le canola et le soya cultivés par des agriculteurs canadiens en produits à valeur ajoutée pour les secteurs de la transformation alimentaire, de l'alimentation animale et des biocarburants. Cela crée non seulement une énorme demande en oléagineux cultivés par les producteurs de grains du Canada, mais aussi des emplois stables et bien rémunérés dans les régions rurales où s'effectuent nos activités.

Le succès de notre industrie repose sur la capacité d'accéder aux marchés étrangers. En fait, 85 % de nos produits de canola transformés sont exportés sur les marchés continentaux et d'outre-mer. Une logistique ferroviaire efficace est essentielle à l'expédition fiable et rapide de nos produits vers ces marchés. Pour mettre les choses en perspective, soulignons que 75 % de tous nos produits transformés transitent par le rail.

Étant donné l'importance du rail dans le succès de notre industrie, la COPA a travaillé en étroite collaboration avec la Western Grain Elevator Association, ou WGEA, au cours des deux dernières années afin de promouvoir des recommandations politiques clés qui, selon nous, sont indispensables à la création d'un environnement plus concurrentiel en transport ferroviaire. À notre avis, C-49 est, dans l'ensemble, un bon projet de loi. Il n'est pas parfait, mais il renferme plusieurs éléments essentiels qui, aux yeux des transformateurs de produits oléagineux à valeur ajoutée, amélioreront l'équilibre commercial entre l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer. Il améliore notamment la capacité d'arbitrer les sanctions pour rendement médiocre au moyen d'accords de niveau de services, ou ANS, ainsi qu'un mécanisme de règlement des différends pour résoudre les désaccords concernant l'application d'un ANS signé. Nous sommes également d'avis que la transparence des données et leur robustesse ont été considérablement améliorées dans le projet de loi. Nous avons enfin constaté que la définition de « convenable » est renforcée.

Cela dit, nos préoccupations concernant les modifications proposées dans le projet de loi et visant à convertir, essentiellement, les anciennes dispositions relatives à l'agrandissement des limites d'interconnexion en interconnexion de longue distance, ou ILD, sont particulièrement notables. Pour le dire très clairement, l'interconnexion agrandie était un outil incroyablement important pour les transformateurs de produits à valeur ajoutée. Pour la première fois, l'interconnexion insufflait un semblant de concurrence véritable dans la logistique ferroviaire pour notre secteur, où il n'y en avait jamais eu auparavant, et donnait aux installations précédemment captives un accès à un deuxième transporteur pour les produits à destination des États-Unis. Notre industrie a constaté une amélioration spectaculaire du service ferroviaire vers les États-Unis pendant la période où l'interconnexion agrandie était en vigueur.

L'interconnexion agrandie était un outil extrêmement simple et efficace. Elle englobait toutes les interconnexions et son accès n'impliquait ni demande ni lourdeurs bureaucratiques. Les prix étaient clairement publiés pour des distances définies, ce qui donnait aux expéditeurs la certitude et la prévisibilité nécessaires pour réserver du transport à plus long terme. En outre, c'était un outil de négociation très efficace avec les transporteurs locaux, qui nous semblaient beaucoup plus axés sur le service et disposés à discuter d'une amélioration du service ou des prix grâce à l'effet de levier de l'interconnexion agrandie.

En revanche, le mécanisme d'ILD contenu dans le projet de loi C-49 présente un certain nombre de défis et supprime les caractéristiques clés dont nous tirions parti dans l'interconnexion agrandie. Plus particulièrement, l'ILD propose une multitude de paramètres et conditions compliqués pour déterminer quels lieux de correspondance sont accessibles aux expéditeurs et de quelle façon. L'ILD propose aussi une fixation des prix basée sur les prix comparables antérieurs. Jusqu'ici, tous les prix comparables ont été établis dans des conditions monopolistiques. Si les prix eux-mêmes sont non concurrentiels, il n'y a pas d'incitation à demander une

ILD. À défaut de mesures correctives, ces deux dispositions, dans leur forme actuelle, rendraient l'ILD peu ou pas utile. C'est pourquoi nous désirons travailler avec les membres de ce comité afin de trouver des solutions visant à faire de l'ILD un instrument de concurrence pour notre industrie, comme nous estimons que le gouvernement en avait l'intention avec ce projet de loi. À l'instar de la WGEA, nous croyons qu'il y a trois sujets de préoccupation principaux auxquels il faut remédier pour faire de l'ILD un outil efficace.

Certaines des modifications de forme que nous proposons, qui ressemblent à celles de la WGEA, se trouvent à l'annexe A, que nous avons distribuée à l'avance aux membres du Comité.

- (1130)

Le premier élément de notre liste de modifications de forme est qu'il faut préciser que l'accès au lieu de correspondance le plus proche signifie: un lieu de correspondance qui est dans la direction la plus judicieuse du transport et de sa destination, qu'une installation soit desservie par deux chemins de fer ou non, ou qu'il y ait ou non un autre lieu de correspondance dans un rayon de 30 kilomètres. Prescrire un accès en se basant simplement sur l'accès d'un expéditeur à la ligne de chemin de fer concurrente la plus proche, sans tenir compte d'autres facteurs, limiterait la valeur de l'ILD. Dans la pratique, quand on détermine le lieu de correspondance le plus proche, il faut considérer, d'abord, s'il se trouve en direction de la destination finale de la cargaison; ensuite, s'il est desservi par la meilleure compagnie de chemin de fer pour acheminer la cargaison vers la destination désirée; enfin, s'il a la taille et les infrastructures nécessaires pour exécuter l'interconnexion.

L'esprit du mécanisme d'ILD est de donner aux expéditeurs des options concurrentielles. Mais il faut que celles-ci soient des options que nous pouvons effectivement utiliser et qui sont appliquées de manière uniforme pour tous les expéditeurs. L'alinéa proposé 129(1) a) du projet de loi énonce que toute installation d'un expéditeur desservie par deux compagnies de chemin de fer ne peut pas faire de demande pour une ILD. Exclure des expéditeurs ayant deux compagnies de chemin de fer à leur disposition, en présumant simplement qu'ils ont ainsi des options concurrentielles, constitue une conclusion basée sur une fausse prémisse. Dans bien des cas, aucune des deux lignes de chemin de fer ne dessert la destination finale de l'expéditeur de la cargaison. De plus, le fait de restreindre

l'accès à l'ILD place les installations desservies par deux compagnies de chemin de fer en situation de désavantage concurrentiel par rapport aux installations qui peuvent se prévaloir de l'ILD.

Permettez-moi de vous donner un petit exemple de ce que cela signifie dans les faits. Prenez la carte 2 qui se trouve à l'annexe B. Dans la municipalité de Camrose, en Alberta, un de nos membres exploite une installation de transformation qui est desservie par deux compagnies de chemin de fer, le Canadien National, ou CN, et le Canadien Pacifique, ou CP. À l'heure actuelle, cette installation a deux compagnies de chemin de fer à sa disposition, de sorte qu'elle n'est pas admissible à une interconnexion de longue distance, ou ILD, même s'il y en a une à Coutts, à la frontière de l'Alberta, où elle pourrait avoir accès au chemin de fer Burlington Northern Santa Fe, ou BNSF. En plus de limiter son accès aux marchés américains servis par BNSF, exclure cette installation la place en situation de désavantage concurrentiel par rapport à toutes les autres installations qui ont accès à cet ILD parce qu'elles ne sont pas desservies par deux compagnies de chemin de fer.

La deuxième modification de forme que nous voulons proposer, c'est que nous sommes aussi très inquiets par rapport à la capacité des dispositions d'ILD à répondre aux préoccupations des expéditeurs quant à la fixation des prix. Autrement dit, dans sa forme actuelle, C-49 définit un plancher pour les prix d'ILD, en indiquant qu'un prix doit être égal ou supérieur à la moyenne des recettes par tonne-kilomètre pour un transport comparable. Il faut que la formulation du projet de loi donne à l'Office des transports du Canada, ou OTC, la capacité de prendre en considération des prix concurrentiels commercialement comparables lorsqu'il détermine les prix d'interconnexion. En prenant comme référence les prix comparables antérieurs pour établir les prix d'interconnexion, on oublie le fait que ces prix ont été fixés dans des conditions monopolistiques. L'OTC devrait également tenir compte du coût réel pour transporter les marchandises, et non de ce que les compagnies de chemin de fer ont réussi à percevoir dans le passé, quand les pouvoirs monopolistiques étaient à l'oeuvre. Ainsi, tout en s'assurant que la compagnie de chemin de fer obtient un rendement raisonnable pour la conduite des affaires d'ILD, l'Office se gardera de perpétuer des prix excessifs fixés dans des circonstances où la concurrence n'existait pas.

En troisième lieu, nous nous inquiétons du pouvoir qu'ont les compagnies de chemin de fer de prendre la décision unilatérale de cesser de desservir un lieu de correspondance ou de le supprimer, sans aucun mécanisme de contrôle. Cela aussi va directement à l'encontre de l'esprit originel de la nouvelle ILD, à savoir donner aux expéditeurs plus d'options concurrentielles. Nous croyons que le projet de loi doit prévoir un contrôle plus strict sur le démantèlement des lieux de correspondance, en reconnaissant en fait les obligations qui incombent à d'autres transporteurs publics et qui semblent déjà limiter la possibilité que cela se produise.

Enfin, la COPA aimerait joindre sa voix à celles du nombre croissant de groupes de producteurs et d'associations agroalimentaires qui s'inquiètent du fait que le soya et les produits du soya ont été exclus du Programme de revenu admissible maximal, ou RAM. Le RAM est un outil précieux pour protéger les agriculteurs contre les hausses de taux exorbitantes. Nous savons que le gouvernement et les membres du Comité se soucient également des producteurs agricoles, d'où la décision de conserver le RAM dans cette nouvelle mouture de la Loi sur le transport au Canada. Il est donc surprenant que le soya et les produits du soya en soient exclus. Comme Wade l'a mentionné, le soya est maintenant l'une des principales cultures au Manitoba, et l'on s'attend à un accroissement semblable de la superficie qui lui est consacrée dans les deux autres provinces des Prairies. Vu cette hausse du nombre d'hectares, le potentiel de transformation à valeur ajoutée du soya dans l'Ouest canadien augmente, là où il n'y a actuellement aucune installation de transformation du soya à valeur ajoutée. Il n'y a pas de justification politique logique pour laquelle le soya devrait être exclu de ce programme, et non une autre culture qui y est déjà comprise. Les membres de la COPA et nos clients agriculteurs demandent donc que le soya et les produits du soya soient ajoutés à l'annexe II.

En conclusion, les transformateurs d'oléagineux sont d'avis que C-49 est un pas important dans la bonne direction. Les modifications de forme que nous proposons concernant l'ILD donneraient aux expéditeurs la possibilité d'avoir accès à d'autres transporteurs, ce qui renforcerait l'objectif général du projet de loi: offrir un système plus compétitif.

Merci.

• (1135)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant écouter le témoignage de la Fédération canadienne de l'agriculture.

Monsieur Hall.

M. Norm Hall (vice-président, Fédération canadienne de l'agriculture): Merci, madame la présidente.

Comme vous l'avez dit, je suis Norm Hall, premier vice-président de la Fédération canadienne de l'agriculture, ou FCA. Mais je suis surtout ici à titre d'agriculteur de l'Ouest du Canada, plus précisément de Wynyard, au Centre-Est de la Saskatchewan, où se trouvent les plus grands lacs alcalins au Canada, dont la salinité est à la hausse. Je vous remercie de m'avoir invité à comparaître devant vous.

Comme vous le savez, la FCA a très fortement réclamé un examen des règlements et des lois qui régissent et gouvernent le transport du grain jusqu'aux points d'exportation, de même qu'un examen des transports. Le Conseil consultatif en matière de croissance économique du gouvernement a parlé de libérer l'agriculture canadienne. Voilà qui passe en grande partie par l'établissement d'un corridor d'exportation efficace au moyen d'un processus législatif et réglementaire solide, d'infrastructures modernes et de systèmes d'information où toutes les entreprises de transport et de manutention de grain sont tenues de rendre des comptes. C'est fort important pour que l'industrie puisse faire son entrée en toute confiance dans de nouveaux grands marchés d'exportation. Le principal intervenant dans toute cette chaîne est le producteur de la denrée, à savoir l'agriculteur.

En 2014-2015, les agriculteurs canadiens ont versé 1,4 milliard de dollars de fret aux chemins de fer en vertu du régime de revenu admissible maximal, ou RAM. Ce ne sont pas les expéditeurs qui en

ont payé la note. Les entreprises céréalières sont des courtiers à prix coûtant majoré. L'ensemble des frais des chemins de fer sont refilés aux producteurs. Ce sont eux qui les assument. Les chemins de fer sont essentiellement des intervenants à prix coûtant majoré. Dans le cadre du RAM, ils sont assurés d'un rendement de 27 %. D'après une étude menée récemment par un de nos membres, l'Agricultural Producers Association of Saskatchewan, ou APAS, ce chiffre se rapprocherait davantage de 60 à 65 % de bénéfices pour les chemins de fer. Ce sont pourtant les agriculteurs qui assument tous les risques à l'étape de la production, et qui paient tous les coûts pour la production, le transport de la ferme aux installations terminales intérieures et aux sites de transbordement, puis jusqu'au point d'exportation, de même que pour l'ensemble des interruptions ou retards.

Les chemins de fer canadiens de même qu'un réseau de transport ferroviaire des grains efficace et peu coûteux sont essentiels à l'économie agricole du pays et à la santé financière des producteurs de céréales et d'oléagineux. Pour s'assurer que l'ensemble du réseau fonctionne, les décideurs doivent reconnaître que les agriculteurs paient la totalité de la facture du transport des grains exportés de la ferme jusqu'au port. Les moyens de subsistance de l'Ouest canadien sont donc à la merci du monopole ferroviaire qui tente de maximiser les bénéfices de ses actionnaires.

Il y a chaque année entre 35 et 40 millions de tonnes sous l'emprise de ce monopole. Puisque le transport est un des intrants les plus coûteux d'une ferme céréalière, on ne soulignera jamais assez l'importance d'assurer un milieu compétitif au moyen des règlements et des lois. Comme M. Emerson l'a dit avec justesse, les coûts de transport représentent souvent un obstacle plus sérieux à l'expansion des marchés que ceux des tarifs internationaux ou des barrières commerciales. Cette constatation a été mise en évidence lors de l'échec de la campagne agricole de 2013-2014. Comme les témoins précédents l'ont dit, 20 millions de tonnes additionnelles auraient pu être distribuées si l'industrie avait été contactée et en mesure de planifier en conséquence, plutôt que de louer 400 locomotives aux États-Unis, ce qui a court-circuité la capacité durant l'hiver.

Alors que le projet de loi C-49 représente un pas dans la bonne direction, on dirait presque qu'il a été conçu pour sembler améliorer les choses sans vraiment changer quoi que ce soit: laisser beaucoup trop de place aux chemins de fer pour ne pas respecter l'intention des dispositions, de sorte que nous serons bien loin d'un environnement concurrentiel; demander plus d'informations tout en limitant la capacité de l'Office à utiliser ces données; institutionnaliser les ILD, mais avec des tarifs fondés sur les recettes antérieures plutôt que sur les coûts réels; éviter de donner à l'Office le pouvoir de prévenir les problèmes et d'exiger des plaintes formelles; réguler les options d'interconnexion sans donner à l'expéditeur la flexibilité de choisir les lieux de correspondance qui les aideraient vraiment et augmenteraient la concurrence entre les chemins de fer; continuer à autoriser les chemins de fer à fermer de manière aléatoire ou arbitraire les sites de chargement de wagon et les installations de correspondance des producteurs; continuer à permettre aux chemins de fer d'utiliser les données d'établissement des coûts des années 1990, époque où ils ont réalisé des économies sur le dos des agriculteurs; et donner aux chemins de fer une année complète après la mise en oeuvre pour se conformer aux nouvelles exigences en matière d'information.

•(1140)

Je tiens également à préciser que même si mon exposé porte principalement sur des propositions stratégiques générales, la Fédération canadienne de l'agriculture appuie sans réserve les modifications législatives détaillées proposées par le Groupe de travail sur la logistique des récoltes, lesquelles figureront dans une lettre destinée au ministre.

Aux fins de transparence, puisque 40 millions de tonnes de grain doivent être transportées par train chaque année, il est absolument impératif que les compagnies ferroviaires respectent les nouveaux règlements exigeant la communication de renseignements et de données supplémentaires afin de permettre la logistique, le marketing et la planification proactifs dans l'ensemble de l'industrie. Pour atteindre cet objectif, il faut disposer de données en temps réel, lesquelles doivent être transmises assez rapidement pour permettre la planification proactive. Rien ne justifie le fait que les compagnies disposent d'une période d'un an après l'entrée en vigueur de la loi avant de s'y conformer.

L'utilisation des données par l'Office des transports du Canada ne devrait pas être restreinte; ces données devraient être entièrement utilisées pour faciliter et gérer la circulation et les volumes de grain afin de prévenir les retards, les arriérés et les perturbations. Par exemple, si les renseignements ou les données sont utilisés pour la gestion de l'interconnexion de longue distance, elles peuvent l'être dans d'autres domaines et à d'autres fins. L'Office devrait être libre de le faire, non pas pour rendre les données publiques, mais pour les utiliser lui-même. En outre, il faut lui conférer le pouvoir de trouver des solutions aux problèmes de manière proactive, sans attendre que l'industrie dépose des plaintes. Il faut amender la mesure législative pour lui donner des pouvoirs supplémentaires afin qu'il puisse, de son propre chef, corriger les lacunes au chapitre du rendement du service.

En ce qui concerne les sanctions réciproques, même si elles font l'objet d'un accord contractuel entre les compagnies de grain et les sociétés ferroviaires, je vous ai déjà indiqué que ce sont les agriculteurs qui finiront par faire les frais des problèmes qui surgiront entre elles. L'Office doit avoir le mandat et les ressources nécessaires pour surveiller, réglementer et assurer la conformité. Le niveau de service et les mécanismes de conformité doivent empêcher les compagnies ferroviaires, fortes de leurs pouvoirs de monopole, de devenir nonchalantes à propos du service fourni, puisque les expéditeurs et les agriculteurs n'ont d'autre choix que de faire appel à elles. Les lieux de chargement de wagons des producteurs constituent un bon exemple, et j'en traiterai bientôt.

Le ministre doit surveiller le niveau global de service et la disponibilité de service des compagnies ferroviaires; il ne peut les laisser retirer arbitrairement et à leur fantaisie des services qui sont nécessaires au transport efficace et rapide des grains vers des marchés extérieurs qui offrent aux agriculteurs et aux expéditeurs l'occasion d'améliorer leur position concurrentielle sur le marché. Puisque nous allons nous pencher sur les sanctions relatives au revenu admissible maximal imposées par suite d'une lacune au chapitre du service ou du contrat, la non-conformité ne doit pas être prise en compte dans le calcul du revenu admissible maximal.

Pour ce qui est de l'interconnexion de longue distance, ou ILD, les compagnies ferroviaires craignent de perdre des parts de marché. Bienvenue dans le monde de la concurrence. D'une seule voix, elles veulent discuter de la conclusion d'accords axés sur le marché, mais dès que leur monopole est menacé si on autorise l'ILD et la venue de

transporteurs américains au pays, elles se ravissent et souhaitent l'adoption de règlements.

En ce qui concerne la limite d'interconnexion actuelle, qui est de 30 kilomètres, il existe, dans l'Ouest canadien, quatre points qui sont naturellement desservis par deux compagnies ferroviaires. La limite d'interconnexion de 30 kilomètres porte ce nombre à 14 sites sur 368. En vertu de la disposition fixant la limite à 160 kilomètres, la portée est élargie à 85 % des points, ce qui permet aux compagnies ferroviaires de recourir à l'interconnexion au besoin, si le service est lacunaire.

•(1145)

Car voilà l'utilité de l'interconnexion; elle sert en cas de piètre service. Elle permet à une entreprise de faire appel à une autre compagnie pour obtenir un meilleur service. L'interconnexion est censée être là pour favoriser la concurrence.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Hall. Avez-vous terminé votre témoignage?

M. Norm Hall: Presque. Je dois traiter brièvement du revenu admissible maximal.

Même s'il est essentiel de maintenir ce mécanisme, c'est une bonne idée d'individualiser les investissements dans le domaine ferroviaire, mais le fait que le projet de loi n'exige pas d'examen réguliers des coûts défie l'entendement. S'il tolère le monopole des compagnies ferroviaires, le gouvernement a la responsabilité de surveiller les coûts réels afin de les empêcher d'abuser de ce monopole. En améliorant leur efficacité, elles ont réduit leurs coûts, les faisant porter en large partie aux agriculteurs. La fermeture des terminaux intérieurs, qui a obligé les agriculteurs à transporter leurs grains plus loin en camion, ont fait augmenter de quelque 600 millions de dollars les frais routiers des provinces et des municipalités et accru les coûts qu'assument les producteurs pour le transport du grain de la ferme à l'élevateur.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci, monsieur Hall.

Passons maintenant aux questions. Mme Block a la parole.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je veux remercier nos témoins de comparaître. Nous recevons aujourd'hui un éventail fort diversifié de témoins, ce qui est une bonne chose quand on cherche à adopter une approche équilibrée afin de concilier les besoins des expéditeurs et des compagnies ferroviaires qui leur fournissent des services. Lors de la comparution des témoins précédents, j'ai fait remarquer que nous comprenons certainement l'importance de notre réseau ferroviaire pour l'économie et l'importance des producteurs à cet égard.

J'ai eu l'occasion de poser une question à un groupe de témoins précédent sur ce qui est peut-être, à mon avis, un message quelque peu déroutant de la part des compagnies ferroviaires, qui ont formulé des observations dans une étude effectuée il y a un an, lorsque nous nous penchions sur la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain. Comme je l'ai souligné précédemment, notre comité a reçu, au cours de cette étude, des statistiques montrant que l'interconnexion de longue distance n'était pas utilisée fréquemment. Or, nos groupes de producteurs nous ont indiqué que même si elle n'était pas utilisée souvent — comme vous l'avez d'ailleurs fait remarquer, il me semble —, il s'agissait d'un outil utile lors de la négociation de contrats. Si le projet de loi dont nous sommes saisis vise à assurer l'accès au marché et un environnement concurrentiel à nos producteurs, j'aimerais avoir votre avis sur la confusion qui règne à cet égard. On nous a dit que l'interconnexion de longue distance ne sert pas fréquemment et qu'elle constitue un outil efficace lors de la négociation de contrats, mais les dispositions relatives à l'interconnexion que prévoit le projet de loi suscitent une levée de boucliers. Je me demande si vous pouviez nous en dire un peu plus à ce sujet.

M. Wade Sobkowich: Merci de cette excellente question. C'est un point qui suscite une légère confusion chez nous également.

D'une part, deux compagnies ferroviaires ont indiqué que l'augmentation de la limite d'interconnexion les préoccupait, car elles craignent que les transporteurs américains viennent jouer dans leur plate-bande. D'un autre côté, certains transporteurs de pétrole canadiens disposent déjà de réseaux étendus aux États-Unis. Je suppose que deux éléments entrent en compte dans cette discussion.

Nous avons constaté que les compagnies ferroviaires s'opposaient initialement aux dispositions relatives à l'interconnexion de longue distance lorsque ces dernières sont entrées en vigueur, mais qu'elles ont commencé à s'en prévaloir, sollicitant les entreprises et utilisant cette mesure aux fins prévues, c'est-à-dire à titre d'outil favorisant la concurrence. Car voilà l'objectif recherché. Combien de fois... C'est la quatrième fois que je comparais personnellement devant le comité des transports à propos de divers projets de loi visant à modifier la Loi sur les transports au Canada, dans lesquelles un thème revient sans cesse: comment faire en sorte que le marché du transport ferroviaire se comporte de manière concurrentielle?

Cela semble un postulat bien accepté; pourtant, quand on touche au but, les gens semblent prendre peur et veulent faire marche arrière. Nous sommes à la recherche d'un environnement concurrentiel. Si les compagnies ferroviaires offrent des services convenables à des taux adéquats dans les endroits qu'elles desservent, elles constateront que les expéditeurs ne cherchent pas d'autres solutions concurrentielles. Ce n'est que lorsque les taux sont trop élevés ou que le service est déficient qu'ils commencent à chercher des solutions de rechange pour acheminer leurs produits au marché.

Les compagnies ferroviaires, pour des motifs que je comprends, préfèrent transporter les produits vers l'est et vers l'ouest en raison des temps de cycle. Elles préfèrent aller à Vancouver et à Thunder Bay à cause des temps de cycle, car elles peuvent récupérer leurs actifs plus rapidement. Quand elles se rendent aux États-Unis, il leur faut beaucoup de temps — peut-être 30 jours — avant de récupérer leurs wagons. Nous constatons donc qu'elles ne sont pas très intéressées à servir le marché américain. Quand l'interconnexion de longue distance est entrée en jeu, elle a principalement permis à Burlington Northern d'intervenir pour combler le vide et transporter les produits vers les États-Unis.

Les expéditeurs utilisent l'interconnexion de longue distance activement et passivement. Si vous examinez les simples statistiques sur le recours à l'interconnexion de longue distance, ce mécanisme ne semble pas très utilisé. Mais il s'agit d'une utilisation active. Passivement, un expéditeur s'adresserait à une compagnie ferroviaire pour obtenir un service, en lui indiquant des taux qu'il jugerait raisonnables. La compagnie pourrait lui répondre qu'elle ne peut fournir le transport vers les États-Unis et qu'elle accorde la priorité aux expéditions dans d'autres corridors ou à autre chose. Elle ajouterait qu'elle parlerait à Burlington Northern pour voir si cette dernière pourrait accepter le transfert. Le transporteur principal dirait ensuite à l'expéditeur qu'il faut se montrer raisonnable; il lui proposerait un meilleur taux ou lui fournirait le service.

L'avantage de l'interconnexion de longue distance ne peut être évalué que par sa simple utilisation.

• (1150)

La présidente: Merci.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Voilà 100 ans — 100 ans — que ces histoires sont racontées dans cette pièce, et si ces murs pouvaient parler, ils diraient qu'ils n'ont rien entendu de nouveau depuis 100 ans.

Nous sommes maintenant saisis d'un nouveau projet de loi grâce auquel nous tentons d'accomplir quelque chose de très délicat: définir ce qui constitue un service « convenable ». Selon vous, il faut tendre vers la demande: c'est ce qui est convenable. Pour leur part, les compagnies ferroviaires préconisent de mettre l'accent sur l'offre, sur ce qui est disponible. Je ne les ai pas mises au défi de s'expliquer, mais je vais le faire pour vous, et je sais que c'est injuste. En quoi consisterait, selon vous, une définition qui conviendrait à tous et qui permettrait tant à vous qu'aux compagnies ferroviaires d'en tirer quelque chose de bénéfique?

Monsieur Sobkowich.

M. Wade Sobkowich: Merci. Il s'agit ici encore d'une excellente question. Pour notre part, nous fondons notre raisonnement sur le fait que nous devons étudier ce qui est le mieux pour l'économie canadienne, c'est-à-dire acheminer les produits jusqu'aux consommateurs du monde entier. Voilà qui offrira une valeur optimale à la population canadienne.

Il est donc quelque peu difficile de vouloir concilier les opinions des compagnies ferroviaires et des expéditeurs, puis que les compagnies ferroviaires forment un marché dérivé. Elles existent parce que les expéditeurs doivent acheminer leurs produits quelque part dans le monde. Ce sont donc ces derniers qui constituent le moteur de l'économie. Par conséquent, nous devons veiller à ce que la définition de service convenable fournisse les outils et la motivation dont les compagnies ferroviaires ont besoin pour offrir le plus de capacité possible afin de satisfaire la demande des expéditeurs, comme ce serait le cas dans un environnement concurrentiel. Dans un contexte concurrentiel, si l'on s'adresse à un service de messagerie et qu'il ne peut fournir les services dont on a besoin pour acheminer un colis à destination, on se tournerait vers quelqu'un d'autre pour obtenir ce service, et le colis se rendrait là où il doit aller.

Nous devons tenter de stimuler ce qui est là. Si une concurrence normale régnait sur le marché du transport ferroviaire, les choses s'équilibreraient d'elles-mêmes; cependant, puisque cette concurrence n'existe pas et ne peut pas vraiment être instaurée, compte tenu des coûts faramineux afférents à l'entrée de nouvelles compagnies ferroviaires et à ce genre d'initiative, nous devons faire en sorte que le marché du transport ferroviaire se comporte comme s'il était un secteur concurrentiel. Voilà qui exige une loi.

• (1155)

M. Ken Hardie: Je suis convaincu que vous auriez encore beaucoup à dire, mais, au bout du compte, ce que le gouvernement aimerait serait de trouver une solution qui répond à vos besoins et à ceux des chemins de fers sans être obligé d'intervenir et de subventionner quiconque. Lorsque le gouvernement doit intervenir, c'est un peu comme une perte nette pour le pays.

Regardons la situation comme un réseau. Nous avons interrogé les chemins de fer sur leurs vastes réseaux qui s'étendent jusqu'aux États-Unis. J'aimerais avoir une meilleure idée du point d'origine et de la destination, des exportations du Canada et où vont ces exportations et dans quelle mesure les chemins de fer pourraient servir les marchés canadiens grâce à leurs réseaux actuels et aux ententes qu'ils pourraient conclure avec les transporteurs américains.

L'une des choses que nous avons entendues dans le cadre de l'étude sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain, c'est que le véritable attrait des interconnexions, dans la mesure où elles sont utilisées, un fait rare, est qu'ils permettent de transporter le produit aux États-Unis d'où il peut être acheminé vers la côte Ouest. C'est ce que nous avons appris, mais y a-t-il d'autres considérations dont il faut tenir compte? Où va réellement le produit et quel rôle les entreprises canadiennes peuvent-elles jouer aux États-Unis pour faciliter l'atteinte de cet objectif et rendre la discussion entourant l'interconnexion presque discutable?

M. Wade Sobkowich: Pour répondre à votre question sur la destination du produit, celui-ci est envoyé dans la plupart des États. La plupart des États américains reçoivent des cargaisons de grains et d'oléagineux canadiens. Le marché des produits laitiers du Sud de la Californie, par exemple, est un des marchés importants. L'avantage des interconnexions, c'est qu'il est possible de transférer au Burlington Northern la cargaison et de laisser ce chemin de fer transporter votre produit pour vous jusqu'à destination. De plus, puisque vous avez une capacité plus grande de transport vers les États-Unis, il vous est donc possible de faire plus de ventes aux États-Unis.

M. Ken Hardie: Qu'est-ce qui empêche le CN ou le CP de conclure une entente avec le Burlington Northern afin de vous offrir un service continu?

M. Wade Sobkowich: À ma connaissance, rien ne les empêche de conclure une telle entente.

M. Ken Hardie: Dans ce cas, est-ce un problème si nous nous retrouvons dans une situation où les chemins de fer américains auraient une surcapacité et transféderaient essentiellement leurs produits aux chemins de fer canadiens?

M. Wade Sobkowich: C'est une bonne question. Je ne saurais vous répondre.

M. Ken Hardie: D'accord.

La présidente: Il vous reste 45 secondes.

M. Ken Hardie: Je vais m'arrêter ici.

La présidente: Merci.

Monsieur Aubin, vous avez la parole.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je m'excuse à l'avance auprès de M. Hardie si je pose une question qui a déjà été posée au cours des 100 dernières années. Le fait est que ma présence ici date d'un peu moins longtemps.

Blague à part, on nous a souvent mentionné que les mesures d'interconnexion ainsi que toutes les autres mesures contenues dans le projet de loi C-30 visaient à répondre aux problèmes causés par une récolte exceptionnelle suivie d'un hiver très rude.

Est-ce que je me trompe en disant que les techniques d'agriculture progressent si rapidement que ce qui était auparavant une récolte exceptionnelle est devenu la norme?

[Traduction]

M. Wade Sobkowich: Je vais répondre d'abord et peut-être que Norm pourra compléter.

Il ne fait aucun doute que les volumes des récoltes ont augmenté au fil des ans. Nous observons une tendance à la hausse. Depuis cinq ans, une culture moyenne se situe à environ 65 millions de tonnes. Si nous avions connu de telles productions il y a 10 ans, nous aurions défoncé les plafonds de nos élévateurs. Il est clair que les récoltes produisent de plus en plus de grains. Ceci est attribuable aux changements apportés aux pratiques agronomiques et aux changements technologiques. Les agriculteurs ont recours à de meilleures pratiques, notamment.

Si vous voulez savoir ce qui a changé pour nous rassurer que nous ne nous retrouverons pas dans une situation similaire à celle que nous avons connue lorsque les cultures se sont mises à augmenter, de notre point de vue, rien n'a changé. Rien n'a changé sur le plan concurrentiel. À l'époque du projet de loi C-30, il y avait beaucoup d'interconnexions. Il y a eu un léger changement sur le plan concurrentiel, mais celui-ci n'a pas duré. Le projet de loi C-49 n'a pas encore été adopté. Donc, en réalité, rien n'a changé ni sur le plan concurrentiel ni sur le plan législatif pour nous rassurer que nous ne vivrions pas à nouveau la même situation si une mesure législative n'est pas adaptée ou si des outils, comme les sanctions réciproques, ne sont pas mis en place.

Est-ce que cela répond à votre question?

• (1200)

[Français]

M. Robert Aubin: Oui, merci.

Vos producteurs sont donc inquiets de se retrouver dans une situation où les mesures prévues dans le projet de loi C-30 ont été abandonnées et où le projet de loi C-49 ne sera pas adopté avant plusieurs mois, alors que le temps des récoltes est pratiquement arrivé.

Vos producteurs ont-ils de sérieuses inquiétudes quant aux semaines et aux mois à venir?

[Traduction]

M. Norm Hall: Étant donné les récoltes que nous connaissons en ce moment dans l'Ouest du pays... Je vais d'abord revenir un peu en arrière. Wade a souligné qu'au cours des 10 dernières années, nous avons connu des volumes de récolte plus élevés. Cela est attribuable en grande partie à l'humidité. Au cours des 10 dernières années, nous avons eu des précipitations plus élevées que d'habitude. Il a raison de dire que les avancées technologiques et génétiques dans le domaine des cultures ont eu une incidence positive sur les récoltes, mais, cette année, une grande partie des Prairies vit à nouveau un cycle de sécheresse. Les chiffres seront beaucoup moins élevés que par le passé.

Nous avons encore certaines préoccupations. Un peu plus tôt, les représentants du CN ont souligné que l'entreprise a transporté une quantité record de grains l'année dernière. Pour le CP, l'année fut pire à ce chapitre que 2013-2014. Si le CN avait lui aussi connu ce genre d'année, l'année dernière aurait été bien pire que 2013-2014.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Je voudrais aborder avec vous un autre sujet.

En 100 ans, les progrès ont permis d'augmenter les récoltes, mais également de varier les produits agricoles. Le projet de loi C-49 devrait-il contenir un mécanisme permettant de revoir régulièrement l'annexe II, notamment? Par exemple, je n'arrive pas à comprendre pourquoi le soya n'est pas contenu dans cette annexe.

Quel est le mécanisme qui permet d'inscrire un produit à cette annexe? Vous a-t-on donné des éclaircissements à ce sujet? Autrement, avez-vous une solution à proposer?

[Traduction]

M. Chris Vervae: Je vais répondre.

C'est une bonne question. Vous soulevez un très bon point. Nous aussi sommes quelque peu mécontents de voir que le soya et les produits du soya n'ont pas été inclus à l'annexe II. Pour répondre à votre question, je crois que votre proposition de mener un examen régulier de l'annexe est une bonne proposition, même une proposition fondée, car nous observons un changement dans le paysage agricole de l'Ouest du pays.

Prenons, par exemple, le canola. Il y a 20 ans, le canola n'était pratiquement pas cultivé dans l'Ouest canadien. Aujourd'hui, on parle de 20 millions d'acres et de 20 millions de tonnes. Il s'agit d'un succès retentissant. Nous avons besoin de politiques souples et nous devons avoir la possibilité d'adresser les situations au fur et à mesure qu'elles se présentent. À cet égard, je crois que nous avons l'occasion de revoir l'annexe II afin d'y inclure le soya. En ce qui a trait au soya en particulier, mais je suis convaincu que d'autres exemples s'ajouteront, nous croyons que l'occasion est formidable pour accroître la culture et le transport de ce produit.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Est-ce que je dispose encore d'une minute, madame la présidente?

[Traduction]

La présidente: Non.

Les questions et réponses peuvent parfois être très intéressantes.

Monsieur Sikand, vous avez la parole.

M. Gagan Sikand: Merci, madame la présidente.

Monsieur Sobkowich, j'aimerais poursuivre sur le même sujet que M. Aubin. Dans votre exposé, vous avez parlé du soya. J'aimerais comprendre les raisons derrière l'exclusion de ce produit. Pourriez-vous nous décrire les volumes de produits afin de nous aider à mieux comprendre?

• (1205)

M. Wade Sobkowich: J'ai avec moi quelques statistiques sur le soya. Dans notre document sur les modifications techniques que nous proposons, nous précisons que, dans l'Ouest canadien, 3,14 millions d'acres sont consacrés au soya, une production qui croît de façon exponentielle année après année. En 2016, on parlait d'une superficie en soya de 1,88 million d'acres et de 1,66 million d'acres en 2015. D'autres productions, comme le lin, les graines à canaris et le sarrasin, sont cultivées sur des superficies plus petites, mais sont incluses à l'annexe II. Le soya et les produits du soya devraient, eux aussi, y être inclus.

La culture du soya s'est amorcée en Ontario avant d'être transportée au Manitoba. Le volume de la culture du soya dépasse celui des autres cultures. Le Canada dispose d'une certaine quantité de terres arables. Si l'on cultive davantage de soya, cela signifie que l'on cultive moins d'autres produits. Ces autres produits sont couverts dans le cadre du RAM. Si l'on consacre davantage de superficie à la culture du soya, nous réduisons la superficie consacrée aux autres cultures. Par conséquent, le RAM devient moins efficace pour les agriculteurs, car ceux-ci se concentrent sur la culture du soya plutôt que sur la culture de ces autres produits.

Le soya peut servir à beaucoup de choses. On étudie la possibilité de l'écraser et de s'en servir pour faire de l'huile destinée au Canada ou à la vente à l'étranger. Actuellement, le soya est probablement la culture qui connaît la plus forte croissance au Canada et celle qui offre le plus de potentiel. Il est clair que le soya doit être ajouté à l'annexe II ou qu'un processus doit être adopté afin de permettre son ajout à l'annexe II par règlement.

M. Gagan Sikand: Je vais partager mon temps de parole.

Pardonnez-moi mon ignorance, mais est-ce que le soya est une légumineuse à grains? Un grain? Comment le classe-t-on?

M. Wade Sobkowich: C'est une bonne question. Certains le considèrent comme une légumineuse à grains. Nous le considérons comme un oléagineux.

M. Gagan Sikand: D'accord.

Madame la présidente, j'aimerais céder le reste de mon temps de parole à M. Graham.

M. David de Burgh Graham (Laurentides—Labelle, Lib.): Merci.

Les représentants des compagnies de chemin de fer nous ont expliqué ce qu'était un client captif. Ils ont dit que si vous aviez accès aux routes et aux camions, vous ne seriez plus captifs. Que pensez-vous de cela?

M. Wade Sobkowich: Je suppose qu'on peut trouver une solution pour ne pas avoir à utiliser les chemins de fer. Ce serait ridicule, mais on pourrait aussi mettre les grains dans des sacs à dos qui seraient portés par les sherpas à travers les montagnes. Ce n'est pas une solution viable. Lorsqu'on pense au coût du transport des grains par camion et à son incidence sur nos routes et tout cela... Les agriculteurs transfèrent les grains de la ferme aux silos par camion, mais lorsqu'on parle du transport longue distance à partir du réseau de silos jusqu'aux terminaux portuaires, les chemins de fer constituent la seule solution viable sur le plan économique.

M. David de Burgh Graham: Quelle a été l'incidence de la perte de la Commission canadienne du blé sur votre mouvement?

M. Wade Sobkowich: La Commission canadienne du blé était un tiers qui se chargeait de la logistique du transport des grains. C'était difficile. La situation n'était pas claire. On ne pouvait pas savoir d'où venait le problème. Est-ce qu'il venait de la compagnie céréalière? De la compagnie de chemin de fer? De la Commission canadienne du blé? Maintenant que la Commission n'est plus là, chaque compagnie céréalière planifie sa propre logistique pour l'ensemble de son réseau de pipelines.

La Commission canadienne du blé assurait la logistique du transport du blé. La compagnie céréalière planifiait la logistique du transport du canola et du lin. Cela compliquait les choses. Aujourd'hui, on peut facilement cibler les problèmes du système. Il y a l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer. Comme ils gèrent leurs propres pipelines, les expéditeurs de grain réalisent des gains d'efficacité. Il faut désengorger le système et assurer un service et une capacité adéquats en matière de chemins de fer.

M. David de Burgh Graham: Vous avez aussi parlé d'un meilleur accès aux marchés américains grâce aux règles en matière d'interconnexion. Les grandes compagnies de chemin de fer disent que ces règles ont entraîné une diminution du trafic. Selon vous, est-ce que le trafic sur le réseau du CN et du CP a diminué à cause de ces règles d'interconnexion avec les États-Unis? Est-ce que le trafic intérieur pourrait passer par les États-Unis?

M. Wade Sobkowich: Lorsque vous parlez de trafic intérieur...?

M. David de Burgh Graham: Est-ce qu'un chargement canadien à destination du Canada pourrait passer par les États-Unis? Est-ce que c'est possible?

M. Wade Sobkowich: Je ne le sais pas. Chris, est-ce que c'est déjà arrivé?

M. Chris Vervae: Pas à ma connaissance.

M. Wade Sobkowich: Pas à ce que je sache.

J'aimerais seulement dire que les compagnies de chemin de fer perdent des clients uniquement lorsqu'elles ne sont pas concurrentielles. Si elles offrent des taux et des services concurrentiels, alors les agriculteurs continueront de faire affaire avec le transporteur principal.

• (1210)

M. David de Burgh Graham: D'accord. Est-ce que mon temps de parole est écoulé?

La présidente: Oui.

Monsieur Badawey, vous avez la parole.

M. Vance Badawey: Je vais profiter de l'occasion pour vous poser la même question que j'ai posée au dernier groupe de témoins. J'avais prédit leur réponse. Je ne m'attends pas à obtenir la même réponse de votre part. Je vais parler de l'intention... comme vous l'avez mentionné.

Nous sommes rentrés sur la Colline une semaine plus tôt pour faire ce travail et je suis certain que vous avez hâte que cela soit fait également. Nous avons l'intention d'écouter et d'apprendre puis d'agir en conséquence.

On s'attend à ce que les mesures législatives comme le projet de loi C-49 permettent à des gens comme vous de travailler dans un environnement qui répondra aux attentes des intervenants. Cela étant dit, nous tentons d'atteindre un certain équilibre. On a parlé de cet équilibre pour les expéditeurs, les fournisseurs de services de

transport. Vous avez dit vouloir assurer une certaine valeur de retour pour les Canadiens.

On s'attend à ce que le PIB continue de croître, comme il l'a fait au cours des derniers mois. Une grande partie du mouvement des produits, qui contribue à l'amélioration globale du rendement économique mondial, se fait par l'intégration de nos systèmes de logistique de distribution. Le projet de loi C-49 vise à offrir une plateforme de services équitables de qualité.

Ma question est très simple, et je vous invite tous les trois à intervenir, comme je l'ai fait pour le dernier groupe d'experts: au bout du compte, de quelle façon le projet de loi C-49 contribuera-t-il à l'atteinte des objectifs de vos plans opérationnels?

M. Chris Vervae: Je vais commencer par cela.

C'est une bonne question. L'interconnexion de longue distance est essentielle pour permettre au projet de loi C-49 d'aider les transformateurs. Parmi tous les expéditeurs de grains de l'Ouest canadien, les transformateurs étaient probablement les plus grands utilisateurs de l'interconnexion agrandie.

Comme je l'ai dit dans mon témoignage, cela donnait lieu à un semblant de concurrence au sein du marché et donnait l'occasion à nombre de mes membres non seulement d'obtenir un meilleur service, mais aussi d'avoir accès à des marchés qui n'étaient auparavant pas accessibles, principalement aux États-Unis. Soixante-dix pour cent de l'huile végétale et des tourteaux de protéines de l'Ouest canadien sont destinés aux États-Unis. La concurrence et l'accès aux transporteurs qui peuvent acheminer nos produits vers des marchés inexploités ont donné lieu à des avantages précieux pour nos sociétés membres, mais aussi pour les autres intervenants de la chaîne de valeur, jusqu'aux cultivateurs.

L'accès aux nouveaux marchés donne lieu à de nouvelles possibilités de croissance pour nos installations de transformation également. Cet élément de concurrence augmente l'activité, la rentabilité et la valeur de l'ensemble de la chaîne de valeur.

M. Vance Badawey: Permettez-moi de vous interrompre. Vous avez dit que l'accès aux fournisseurs augmentait vos marges et que vous pouviez donc réinvestir dans la croissance du secteur.

M. Chris Vervae: Oui, c'est exact.

Il n'est pas toujours question d'augmenter les marges. L'important, c'est de pouvoir croître et augmenter nos ventes — pas nécessairement selon les mêmes marges — et d'accroître la production et la valeur dans l'ensemble du système.

M. Vance Badawey: Très bien.

M. Wade Sobkowich: Les sanctions réciproques représentent l'une des principales possibilités créées par le projet de loi C-49. Nous voulons depuis longtemps pouvoir passer des marchés commerciaux avec les compagnies de chemin de fer. Tous les autres maillons de la chaîne passent des marchés commerciaux. Nous avons des marchés avec les agriculteurs, associés à des sanctions réciproques en cas d'inexécution. Il y a les marchés avec les propriétaires de navires, avec l'acheteur final. C'est la façon de faire des affaires.

Jusqu'à maintenant, on fonctionnait principalement avec les tarifs de chemin de fer. C'est donc un ensemble de règles et de sanctions unilatérales imposées par les compagnies de chemin de fer, appuyées par la loi. Le projet de loi C-52 permettait de conclure des accords sur les niveaux de service, mais il manquait de mordant. On ne pouvait pas prévoir des sanctions en cas d'inexécution de ces accords.

Nous croyons que le projet de loi nous aidera grandement parce que les expéditeurs auront maintenant la capacité de négocier les sanctions. On parle de sanctions équilibrées. Comme les compagnies de chemin de fer nous imposent certaines sanctions, nous voulons nous aussi leur en imposer pour le défaut de réaliser certaines choses. Si nous pouvions mettre en place quelque chose qui ressemblerait aux contrats de service que l'on retrouve habituellement dans les marchés concurrentiels, cela nous aiderait beaucoup.

•(1215)

M. Norm Hall: Je vous remercie de votre question.

Les agriculteurs ne sont pas considérés à titre d'expéditeurs en vertu de la loi, alors ils se retrouvent dans une position unique. Nous payons tous les coûts, mais n'avons aucun droit en matière d'expédition.

M. Aubin a parlé d'une production accrue. Nous améliorons continuellement nos méthodes de production et nous produisons de plus grandes cultures. Par conséquent, nous avons besoin de marchés plus vastes. Sans un système de transport efficace, tout cela est en vain.

Nous avons le droit de commander des wagons de producteurs si les membres de l'association de Wade ne répondent pas à la demande. Nous avons une soupape de sûreté, mais nous n'avons pas le droit d'utiliser ces wagons de producteurs sur les chemins de fer. Les exercices 2013-2014 et 2014-2015 ont donné lieu à certaines des plus importantes commandes de wagons de producteurs de l'histoire, mais en raison du mauvais service, nombre de ces commandes ont dû être annulées et les producteurs n'utiliseront plus ces wagons. Donc, les compagnies de chemin de fer disent que ces voies d'évitement ne sont pas utilisées et prévoient en fermer encore plus, ce qui aggrave le problème.

Nous voulons un système plus efficace pour pouvoir être en position d'exporter, non seulement par l'entremise des ports, mais aussi vers les États-Unis, le Mexique et d'autres régions du Canada.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Hall.

Monsieur Shields, vous avez la parole.

M. Martin Shields: Merci, madame la présidente.

Nous remercions les témoins de leur présence ici aujourd'hui. C'est intéressant d'entendre les diverses opinions des groupes de témoins ce matin.

Monsieur Hall, en tant que producteur, lorsque les coûts augmentent, vous ne pouvez pas les refiler à d'autres; vous devez les éponger.

Si le soya est ajouté — ce qu'on espère —, comment cela orientera-t-il les producteurs? Est-ce qu'ils vont viser des cultures qui ne font pas partie de la liste ou est-ce qu'elle dictera leur travail?

M. Norm Hall: C'est possible. Dans le cas du soya — et contrairement à d'autres cultures —, on constate qu'une compagnie de chemin de fer peut exiger le RAM tandis qu'une autre exigera le RAM plus 10 \$ par tonne. Dans certains cas, cela aura une incidence sur l'endroit où l'on enverra le soya après sa production. Le soya, le canola et les cultures de ce genre ont une plus grande valeur et génèrent plus de profits. Les producteurs continueront de les cultiver et ils utiliseront les chemins de fer qui exigent moins de frais.

Vous avez raison. Nous n'avons aucun moyen de l'obtenir à un prix autre que celui offert par les membres de l'association de Wade ou de celle de Chris.

M. Martin Shields: La réglementation en place pourrait nous empêcher de créer de nouvelles industries alors qu'il y a un marché pour cela.

M. Norm Hall: Oui. Wade a raison. Le canola était peu cultivé il y a 30 ou 40 ans. Aujourd'hui, c'est une industrie énorme. L'industrie du soya prend de l'ampleur chaque année. Quel sera le prochain produit? Nous devons avoir un moyen souple de pouvoir ajouter de nouvelles cultures à l'annexe II.

M. Martin Shields: Ce pourrait être le chanvre si nous réussissons à le retirer de la Loi sur la santé et à le faire passer au domaine de l'agriculture comme il se doit, parce que c'est une industrie en croissance.

Pour revenir à la question de la concurrence, en tant que producteurs, avez-vous accès à divers marchés par l'entremise des courtiers? Est-ce qu'il y a une certaine concurrence à cet égard?

M. Norm Hall: C'est une possibilité. Tout dépend du lieu du marché et du destinataire du produit. On magasine comme on le ferait pour une paire de chaussures. On tente d'obtenir le meilleur prix.

M. Martin Shields: C'est ce que vous voulez continuer de faire jusqu'à l'autre extrémité pour faciliter le travail des courtiers.

M. Norm Hall: Oui. Wade a aussi parlé des services. Souvent, nous passons un marché avec l'un de ses membres pour une livraison en octobre, mais si le service n'est pas adéquat, nous pourrions attendre jusqu'en janvier. Nous avons des engagements financiers à respecter, mais nous n'avons aucun recours parce qu'ils n'en ont pas non plus. Les sanctions réciproques profiteront donc grandement aux producteurs, même si nous n'expédions pas directement la marchandise.

•(1220)

M. Martin Shields: Nous avons entendu parler du processus de règlement par arbitrage. Vous êtes producteur. Avez-vous eu recours aux services qui sont offerts? En avez-vous entendu parler? Les comprenez-vous?

M. Norm Hall: Je les comprends parce que je joue à ce jeu de politiques depuis beaucoup trop longtemps, mais pour ce qui est d'y avoir recours, je ne suis pas un expéditeur. Je ne peux pas les utiliser si je n'expédie pas la marchandise dans un wagon de producteur.

M. Martin Shields: Vous avez proposé quatre modifications à la réglementation. À votre avis, laquelle parmi ces quatre est essentielle?

M. Wade Sobkowich: J'aimerais mettre les choses en perspective. Nous en avons environ 80 au départ. C'est vrai. Nous les avons passées en revue et avons parlé de ce qui ne fonctionnait pas comme il le faudrait, puis nous avons évalué les possibilités de réussite de chacune. Nous n'avons gardé qu'un strict minimum de modifications techniques pour assurer le bon fonctionnement de l'interconnexion longue distance, par exemple, et ce sont les trois qui sont proposées. Si l'une ou l'autre de ces modifications n'est pas apportée, alors on aura quelque chose qui ressemble au PLC. Nous avons fait le travail et en sommes arrivés à ces trois propositions, à partir d'une liste beaucoup plus exhaustive. Il y a aussi bien sûr l'ajout du soya, parce que nous ne comprenons tout simplement pas pourquoi il n'est pas là.

M. Martin Shields: Vous dites qu'il s'agit d'un ensemble. Si l'on n'apporte pas ces trois modifications, cela ne fonctionnera pas?

M. Wade Sobkowich: C'est exact. Cela pourrait faire tomber les autres modifications.

M. Martin Shields: D'accord.

M. Chris Vervae: Je vais faire écho aux commentaires de Wade. Ces modifications forment vraiment un tout. Nous avons travaillé ensemble pour décortiquer les 80 modifications de départ et en dégager les quatre modifications que nous proposons maintenant. Si l'on n'obtient pas la modification sur les taux, mais qu'on obtient la modification sur le lieu de correspondance le plus proche, cela ne fonctionnera pas. Il faut que toutes les modifications soient apportées.

M. Martin Shields: Il faut apporter toutes les modifications pour obtenir l'effet souhaité.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Monsieur Fraser, vous avez la parole.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup.

Je vous remercie de votre témoignage. Vous êtes prêts à prendre du recul pour avoir une vue d'ensemble de la situation, ce que je trouve très utile. J'ai surtout aimé vos commentaires au sujet du transport des grains par les sherpas. Quand j'étais jeune, je déplaçais le foin dans la ferme bovine de mon voisin; on n'aurait certainement pas voulu utiliser un train pour déplacer le foin de 20 mètres.

J'ai demandé aux représentants des chemins de fer de notre premier groupe de témoins pourquoi il s'agissait d'un groupe de comparaison approprié. Ils ont parlé d'investissements de capitaux. Plus tard, on a fait valoir que les compagnies de chemin de fer ne pouvaient pas faire concurrence aux entreprises de camionnage pour les déplacements sur une distance de 500 miles. À votre avis, à quel moment n'est-il plus avantageux de songer au transport par camion?

M. Wade Sobkovich: Ce serait évidemment pour les courtes distances. Il arrive parfois que les sociétés céréalières transportent par camion leurs produits d'une installation à l'autre. Le transport par camion peut être une option viable pour une distance de 100 à 200 miles. Cependant, pour la vaste majorité des cultures qui sont exportées à partir de Vancouver, de Prince Rupert et de Thunder Bay et par le Saint-Laurent ou qui sont envoyées aux États-Unis, les camions ne sont pas une option viable dans la vaste majorité des cas.

M. Sean Fraser: J'aimerais changer un peu de sujet. Sous le précédent régime concernant le prolongement des limites d'interconnexion dans l'Ouest canadien, étant donné que je suis de l'Est canadien, je n'ai pas pu m'empêcher de constater que c'était offert dans certaines régions canadiennes. Je suis certain que vous étiez probablement d'accord avec le prolongement des limites d'interconnexion, mais je me demande s'il y a une raison, selon vous, pour ne pas établir un modèle similaire en vue de permettre un tel semblant de concurrence où il n'y en a aucune que nous pourrions appliquer à diverses industries dans les différentes régions canadiennes.

M. Wade Sobkovich: À mon humble avis, je ne vois aucune raison pour ne pas le faire. Je n'arrive pas à faire abstraction de l'idée que ce sera seulement utilisé si le transporteur principal n'est pas concurrentiel. Tout ce que les acteurs ont à faire, c'est d'être concurrentiels, et cette mesure ne sera pas utilisée. Je suis d'avis que nous devrions pouvoir l'appliquer partout au Canada sans réserve, mais je sais que des gens émettent des préoccupations concernant certaines régions plus densément peuplées dans l'Est canadien où nous retrouvons un grand nombre d'expéditeurs très près les uns des autres; cette situation entraînerait des problèmes. Cette situation pourrait entraîner des problèmes si tout le monde présente une demande concernant le prolongement des limites d'interconnexion pour un même lieu de correspondance. Cela pourrait devenir une façon dissimulée de réglementer les prix.

●(1225)

M. Sean Fraser: Je crois que c'est la raison pour laquelle dans les zones très achalandées, comme le corridor Québec-Windsor, nous avons un corridor exclu; la concurrence y est déjà présente.

En ce qui concerne les sanctions réciproques, dont vous avez parlé, dans le cas où les compagnies de chemin de fer ne s'acquittent pas de leurs obligations en matière de service, vous semblez assez heureux de cette mesure...

M. Wade Sobkovich: Oui.

M. Sean Fraser: ... à moins que je vous interprète mal. Nous avons entendu hier au Comité un représentant, je crois, de l'Association des municipalités rurales de la Saskatchewan qui se disait très inquiet qu'il n'y ait aucune disposition dans la mesure législative sur les sanctions réciproques. Nous avons entendu des discussions sur la possibilité qu'il y ait méprise à ce sujet. Du point de vue des producteurs, vous êtes satisfaits du mécanisme relatif aux sanctions réciproques prévu dans la mesure législative. Est-ce juste?

M. Wade Sobkovich: C'est le cas. C'est pratiquement ce que nous avions demandé. J'ai lu le mémoire de l'Association des municipalités rurales de la Saskatchewan et je crois que les gens se méprennent tout simplement sur l'endroit où cela se trouve et la façon dont c'est inclus.

M. Sean Fraser: Je tenais à m'en assurer, parce que je ne veux pas discuter d'amendements qui s'appuient peut-être sur des renseignements erronés.

D'après votre expérience sous l'ancien modèle, qui présente certaines similitudes avec l'interconnexion de longue distance, diriez-vous que son véritable effet se faisait sentir à la table de négociation? Au lieu de forcer une compagnie de chemin de fer à perdre un client au profit d'un concurrent, le véritable effet de cette mesure est-il de vous permettre d'obtenir des prix concurrentiels là où il n'y a aucune concurrence?

M. Wade Sobkovich: Oui. C'est les deux. C'était utilisé de manière active et passive. Une menace n'est seulement efficace que si vous la mettez à exécution. C'était utilisé des deux manières, et un expéditeur pouvait décider qu'il n'aimait pas le prix ou les conditions de service et qu'il se prévalait du prolongement des limites d'interconnexion. Il n'avait pas besoin de présenter une demande à l'Office. Il n'avait pas besoin d'utiliser l'interconnexion la plus près tant qu'elle se trouvait à moins de 160 kilomètres. Nous considérions cela comme un outil pour stimuler la concurrence, tandis que nous considérions davantage l'interconnexion de longue distance comme une protection contre l'abus du monopole. Il faut d'abord communiquer avec le transporteur principal. Vous devez démontrer qu'il vous était impossible d'en arriver à une entente avec lui avant de passer à d'autres recours.

M. Sean Fraser: En répondant à une autre question plus tôt, vous avez mentionné que cela ne vise pas nécessairement à établir un équilibre, mais bien à transporter les produits vers les marchés dans l'intérêt de l'économie canadienne, et je suis d'accord. Cela étant dit, à un certain point, je dois reconnaître que, si nous voulons que le système fonctionne, les compagnies de chemin de fer doivent aussi réaliser des profits. Selon vous, risquons-nous en favorisant la concurrence de faire chuter les prix à un point tel que les compagnies de chemin de fer ne pourront plus réaliser de profits?

M. Wade Sobkowich: Je ne crois pas que c'est possible. Dans bien des cas, nous parlons de transformer un monopole en un duopole, ce qui n'est guère mieux. Il est question de créer une faible concurrence. Il ne s'agit pas d'une concurrence féroce, comme nous pouvons le voir dans le secteur de la vente au détail, par exemple. Je ne crois donc pas que c'est le cas. Qu'est-ce qui serait un bon rendement? Voilà pourquoi nous parlons d'un modèle de coût de production majoré. Dans un marché concurrentiel, les acteurs visent un rendement de 10 %, voire de 15 %, si nous nous montrons généreux. C'est raisonnable, et voilà pourquoi nous demandons de modifier la partie sur les prix de l'interconnexion de longue distance pour tenir compte d'un modèle de coût de production majoré.

La présidente: Merci, monsieur Fraser.

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

M. Guy Lauzon: Merci beaucoup. Ma question s'adresse à Chris. Les compagnies de chemin de fer nous demandent de modifier le projet de loi C-49 pour faire en sorte que les installations à moins de 250 kilomètres de la frontière ne puissent avoir recours à l'interconnexion de longue distance. Quels effets cela aurait-il sur vos membres et les entreprises de transformation à valeur ajoutée? Quelles répercussions cela aurait-il sur leurs activités?

M. Chris Vervae: C'est une bonne question.

Comme je l'ai mentionné en répondant à une autre question, les transformateurs d'oléagineux en particulier utilisent abondamment l'interconnexion en vertu de la disposition sur l'interconnexion de longue distance. Si une telle mesure était adoptée, cela aurait certainement l'effet de limiter fortement l'accès pour nos installations situées au sud de l'Alberta et du Manitoba. Cela nous empêcherait d'avoir accès aux interconnexions qui sont situées à la frontière canado-américaine, où nos membres ont de toute manière accès à BNSF en vue d'avoir notamment accès à de nouveaux marchés, comme je l'ai déjà mentionné dans une réponse précédente. C'est vraiment ce qui se produit lorsque nous avons accès à un autre transporteur grâce au prolongement des limites d'interconnexion. Si nous limitons cela à 250 kilomètres de la frontière, cela empêchera certainement nos membres d'utiliser ces interconnexions.

M. Guy Lauzon: Je ne sais pas trop à quel témoin poser ma question. Je suis de passage au Comité, et cette discussion m'intrigue énormément.

Wade, vous avez mentionné que l'interconnexion n'est pas utilisée très souvent, mais que cette menace qui plane est très précieuse. Cela me laisse perplexe. Je serais porté à croire que les compagnies de chemin de fer auraient à leur solde d'excellents négociateurs qui seraient en mesure de s'en occuper. Vous dites que c'est une mesure active et passive. Pouvez-vous nous l'expliquer? Si nous négocions ensemble et que vous me dites que vous irez voir le concurrent si je n'accepte pas de vous donner l'entente que vous voulez, ce sont les affaires, mais j'ai l'impression que vous réussissez toujours à vous en sortir avec ce bluff.

• (1230)

M. Wade Sobkowich: Non. Ce n'est pas du bluff. Il faut être prêt à passer au concurrent. Vous allez voir le transporteur principal et vous lui demandez ce qu'il peut faire pour vous relativement aux prix du service. Le transporteur principal vous présentera son offre. Vous pouvez lui répondre que c'est insuffisant et que vous devez respecter un échéancier par rapport à votre client américain et que le transporteur ne vous offre pas le service qui vous permet d'acheminer le produit en respectant l'échéancier convenu.

M. Guy Lauzon: Pour ce qui est des coûts, est-il question de temps ou d'argent?

M. Wade Sobkowich: Ce sont les deux.

Il peut s'agir des prix, des services ou des deux. Vous pouvez répondre au transporteur que ses prix sont trop élevés et qu'il n'est pas en mesure d'offrir le service ou qu'il n'est pas en mesure de le faire tout en respectant vos échéanciers et que vous irez voir le concurrent. Vous pouvez ensuite obtenir une interconnexion du trafic pour passer, par exemple, du CN au CP ou du CN à Burlington Northern.

M. Guy Lauzon: Est-ce toujours possible d'aller voir un concurrent?

M. Wade Sobkowich: C'est toujours possible d'aller voir un concurrent tant qu'une interconnexion ou un lieu de correspondance à moins de 160 kilomètres est compatible avec la voie.

M. Guy Lauzon: Vous pouvez obtenir une meilleure entente des concurrents.

M. Wade Sobkowich: Exactement.

Vous n'avez pas besoin d'obtenir la permission de l'Office ou toute autre chose. Cela peut inciter le transporteur principal à réviser sa décision et à se rendre compte que cela représente une lourde perte de trafic pour lui. Cela le motivera peut-être à voir ce qu'il peut faire de plus pour vous.

M. Guy Lauzon: L'un des représentants des compagnies de chemin de fer a mentionné que c'est une approche très coûteuse de s'occuper de... Si le transport par camion fonctionne, les compagnies de chemin de fer ne peuvent pas concurrencer cette industrie si la distance est de moins de 500 miles. C'est à partir de cette distance qu'elles rentrent dans leurs frais ou qu'elles sont les plus rentables.

Pourquoi ne pouvez-vous pas le faire? Le transport par camion ne fonctionne-t-il pas? Si les compagnies de chemin de fer et les entreprises de transport par camion imposent les mêmes prix pour les 500 premiers miles — c'est à partir de cette distance qu'elles rentrent dans leurs frais —, pourquoi n'avez-vous pas recours au transport par camion pour les 500 premiers miles?

M. Wade Sobkowich: Pour nous rendre jusqu'à l'interconnexion?

M. Guy Lauzon: Oui.

M. Wade Sobkowich: C'est une bonne question. Il y a une raison qui l'explique, mais ce...

M. Guy Lauzon: Les compagnies de chemin de fer nous disent que les entreprises de transport par camion peuvent le faire à moindre coût qu'elles. Ne serait-ce pas là la manière concurrentielle de traiter de la question? Les entreprises de transport par camion ne sont peut-être pas capables de gérer un tel volume.

M. Wade Sobkowich: Chris, voulez-vous répondre à la question?

M. Chris Vervae: Je vais essayer le mieux possible de répondre peut-être indirectement à votre question.

Lorsque nous avons connu un débâcle dans le rendement des services ferroviaires en 2013-2014, les transformateurs d'oléagineux ont été forcés d'avoir recours au transport par camion. Nous préférons normalement le faire par train. Nous avons dû le faire pour servir nos clients, mais les prix n'étaient pas concurrentiels. Je n'ai pas les prix sous la main. Je ne connais pas les chiffres exacts. J'ai entendu des membres me dire que le transport par camion était leur dernier recours, parce que nous risquions autrement de devoir cesser nos activités.

Pour transporter des produits sur une plus longue distance, les services ferroviaires sont la manière la plus efficace et la plus économique.

M. Guy Lauzon: D'accord, mais c'est censé être vrai seulement en deçà de 500 miles. Du moins, c'est ce que les représentants des compagnies de chemin de fer nous ont dit.

M. Wade Sobkowich: J'ai des souvenirs qui me reviennent. En 2013-2014, il nous arrivait de transporter par camion du grain d'un élévateur à l'autre, parce qu'un élévateur recevait un bon service, alors que ce n'était pas le cas à l'autre élévateur. Nous le faisons dans des cas précis. Ces mesures entraînaient des coûts importants, et nous le faisons lorsque la situation était désespérée.

M. Norm Hall: Si vous me le permettez, il n'y a pas suffisamment de camions sur la route dans les Prairies pour subvenir à la demande pour le transport sur une distance de moins de 500 kilomètres.

M. Guy Lauzon: C'est la loi de l'offre et de la demande.

M. Norm Hall: Exactement. En ce qui concerne la question des 250 kilomètres de la frontière, cela signifierait que le transport de la moitié ou des deux tiers du grain des Prairies ne serait pas admissible à l'interconnexion, ce qui serait inacceptable.

La présidente: Merci.

Monsieur Aubin, vous avez la parole.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je ne sais pas si je vais faire référence à l'un des 76 amendements que vous ne nous avez pas présentés, mais j'aimerais que vous me donniez des éclaircissements.

L'interconnexion semble être presque une pierre angulaire du projet de loi C-49. D'un côté, les compagnies de chemin de fer nous disent que ce n'est absolument plus nécessaire; de votre côté, vous dites que c'est pratiquement vital.

Selon le projet de loi C-49, une compagnie de chemin de fer est tenue d'émettre un avis de 60 jours aux producteurs de grain avant la suppression d'un tracé d'interconnexion. Théoriquement, les compagnies peuvent se retirer d'une interconnexion. Cependant, j'ai lu la semaine dernière, sur le site de Transports Canada, que la compagnie de chemin de fer devait quand même honorer certaines obligations générales. On n'en disait pas plus.

Savez-vous quelles sont ces obligations générales? Est-ce que le projet de loi C-49 devrait être plus précis sur ce qui arriverait quand une compagnie de chemin émettrait un avis de retrait de 60 jours?

• (1235)

[Traduction]

M. Wade Sobkowich: C'est une excellente question qui va droit au coeur de l'un de nos quatre amendements, soit la liste des lieux de correspondance. Avec l'arrivée du projet de loi C-49, il y aura deux séries d'instructions ou d'exigences différentes concernant la publication d'une liste des lieux de correspondance.

Pour ce qui est des interconnexions de longue distance, les compagnies de chemin de fer devront publier une liste et pourront retirer tout élément de cette liste 60 jours après avoir publié un avis en ce sens. Le paragraphe 136.9(2) du projet de loi établit les paramètres concernant la publication par les compagnies de chemin de fer d'une liste des lieux de correspondance ainsi que le retrait des lieux de la liste. Il s'agit d'une nouvelle disposition qui concerne les interconnexions de longue distance et qui prévoit que les compagnies de chemin de fer doivent publier une liste. Les

compagnies de chemin de fer peuvent retirer un élément de cette liste 60 jours après avoir publié un avis en ce sens. Nous craignons qu'un arrêté d'interconnexion de longue distance joue en leur défaveur. Les compagnies de chemin de fer n'aimeront pas cela. Elles retireront un lieu de correspondance.

Cependant, nous avons appris qu'il existe déjà des dispositions de la Loi sur les transports au Canada qui régissent les lieux de correspondance; ce sont les paragraphes 127(1) et 127(2) sous « Interconnexion ». Il est écrit que tout intéressé peut demander à l'Office la possibilité d'utiliser un lieu de correspondance et que l'Office a le pouvoir de forcer une compagnie de chemin de fer à fournir les installations convenables pour permettre l'interconnexion au lieu de correspondance.

Ces dispositions sont contradictoires. Nous en avons une qui dit une chose concernant les lieux de correspondance, et nous en avons une autre qui dit quelque chose au sujet des interconnexions de longue distance. Toutefois, une interconnexion de longue distance pour un expéditeur peut être un lieu de correspondance pour un autre. Il n'est donc pas logique d'avoir deux séries d'instructions différentes et potentiellement divergentes sur ce qui se passe concernant les lieux de correspondance et la manière dont la compagnie de chemin de fer peut les démanteler.

Ce que nous essayons de faire valoir, c'est que vous pouvez éliminer la disposition du projet de loi C-49 sur la publication d'une liste par les compagnies de chemin de fer et le retrait possible d'un élément de cette liste 60 jours après avoir publié un avis en ce sens. Les dispositions actuelles qui portent sur les pouvoirs de l'Office de contraindre des compagnies de chemin de fer à maintenir ou à créer un lieu de correspondance se trouvent déjà dans la Loi et devraient s'appliquer également aux lieux de correspondance et aux interconnexions de longue distance. Est-ce assez clair?

[Français]

M. Robert Aubin: Oui.

[Traduction]

La présidente: Nous avons terminé notre première série de questions. Le Comité a-t-il d'autres questions?

Monsieur Badawey, allez-y.

M. Vance Badawey: Merci.

J'essaie d'arriver à un équilibre entre tous les participants à nos discussions. Les compagnies de chemin de fer ont mentionné les ententes de réciprocité avec nos homologues américains. Si j'ai bien compris, elles ont mentionné que premièrement, étant donné que cela n'existe actuellement pas, les exigences en matière de gestion des biens ne peuvent être respectées. Deuxièmement, elles sont forcées de cesser leurs activités et d'abandonner des lignes qui, en raison des besoins en services dans certaines régions, seront reprises par des compagnies de chemin de fer d'intérêt local qui, j'ajouterais, disposent de ressources financières limitées. Enfin, cela mine leur compétitivité, et je vous laisse l'interpréter comme bon vous semble.

En ce qui concerne la réciprocité, quels sont vos commentaires? N'oubliez pas que nous essayons d'établir un équilibre. Cela fait écho à la question de M. Fraser, soit que nous essayons d'établir un équilibre entre les compagnies de chemin de fer, les expéditeurs et ceux qui dépendent du service. Qu'avez-vous à dire au sujet de la réciprocité?

• (1240)

M. Wade Sobkowich: Les expéditeurs entament des discussions et des négociations avec les compagnies de chemin de fer sur la forme que pourrait prendre un contrat de service après l'adoption du projet de loi C-49, à supposer que le libellé définitif soit semblable à la version actuelle. Les expéditeurs entreprennent donc des négociations et, si celles-ci devaient échouer, les parties soumettraient leur meilleure offre à un arbitre, qui rendrait ensuite sa décision.

Nous nous en remettrions à l'arbitre pour décider quelles sanctions s'appliqueraient à l'expéditeur et à la compagnie de chemin de fer pour des fonctions semblables et proportionnelles.

Par exemple, si les compagnies de chemin de fer affirment qu'elles vont... Lorsque les compagnies céréalnières ne remplissent pas les wagons d'un train dans les 24 heures, nous payons une sanction de, disons, 150 \$ par wagon. Si les compagnies de chemin de fer disent que les wagons arriveront le mardi, mais que ce n'est pas le cas, on appliquerait une sanction de 150 \$ par wagon. Nous recherchons un équilibre dans le contrat de service, c'est-à-dire une disposition qui énonce clairement les obligations des compagnies de chemin de fer et des expéditeurs ainsi que les conséquences financières auxquelles ils s'exposent réciproquement en cas d'inexécution. L'objectif serait d'avoir des sanctions qui correspondent aux obligations de chacune des parties.

J'ajouterais que cela n'a rien à voir avec les dommages. Nous faisons toujours face à de tels problèmes. Si le train n'est pas là, vous ne pouvez pas acheminer le produit au client et vous êtes passible de sanctions liées à la prolongation du contrat, ou vous avez peut-être dû manquer à vos obligations contractuelles, comme c'était le cas en 2013-2014; ce sont des problèmes qui doivent être réglés dans le cadre d'une plainte sur le niveau de service ou par le recours aux tribunaux. Nous parlons seulement de contraventions pour excès de vitesse, pour ainsi dire, dans le réseau; il s'agit d'infliger des sanctions comme mesures disciplinaires afin d'encourager les bons comportements.

M. Vance Badawey: Très bien.

Y a-t-il d'autres observations?

M. Norm Hall: Oui.

Je crains que les compagnies de chemin de fer aient été des monopoles pendant trop longtemps. Elles ne savent pas comment soutenir la concurrence.

Les témoins du dernier groupe ont parlé de la perte de 2 000 wagons. Cela représente 200 000 tonnes. Combien de millions de tonnes les compagnies de chemin de fer transportent-elles par année? La question qui a été posée de ce côté-ci, c'était de savoir ce que représentent ces pertes en pourcentage de leur volume d'activités. Je dirais que c'est beaucoup moins que 1 %; voilà ce qu'elles risqueraient de perdre.

M. Shields a déjà porté la question à leur attention. M. Finn a parlé des chiffres de l'OCDE — les prix les plus bas au monde, même comparativement aux États-Unis —, et pourtant, elles craignent de perdre des clients au profit des sociétés américaines? Je ne vois pas comment. Elles pourraient perdre certaines commandes et en gagner d'autres, mais cela ne leur fera pas de mal, d'autant plus qu'elles ont des profits garantis en vertu du revenu admissible maximal.

La présidente: Allez-y, madame Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup.

J'ai une dernière question, et elle porte sur une mesure qui est prévue dans le projet de loi C-49, mais dont nous n'avons pas encore parlé, sauf avec le dernier groupe de témoins. Je reconnais que vous avez de nombreux amendements à proposer, 80 en tout, et que vous les avez réduits à seulement quelques-uns; il s'agit, selon vous, de modifications techniques qui traitent vraiment de l'objectif prévu.

En fait, la loi est modifiée par adjonction, après l'article 127, de ce qui suit, et je vais en lire le libellé. C'est sous la rubrique « Prix par wagon pour l'interconnexion », et je cite:

127.1(1) Au plus tard le 1^{er} décembre de chaque année, l'Office fixe le prix par wagon à exiger durant l'année civile suivante pour l'interconnexion du trafic.

Viennent ensuite les éléments à prendre en compte:

(2) Lorsqu'il fixe le prix, l'Office prend en compte

(a) les réductions de coûts qui, à son avis, sont entraînées par le mouvement d'un plus grand nombre de wagons ou par le transfert de plusieurs wagons à la fois;

Voici l'alinéa qui m'intéresse vraiment:

(b) les investissements à long terme requis dans les 20 chemins de fer.

Je me demande si vous pourriez nous dire un mot là-dessus. Le cas échéant, cela faisait-il partie des modifications que vous aviez envisagées, ou comment cette disposition permet-elle de s'attaquer à la question de la compétitivité?

Par ailleurs, savez-vous si cet élément est bel et bien pris en considération au moment d'évaluer le prix pour l'interconnexion, et comment les investissements à long terme seront-ils surveillés? Connaissez-vous la réponse à ces questions?

• (1245)

M. Wade Sobkowich: Ce sont là d'excellentes questions, mais je ne connais la réponse à aucune d'elles. Nous n'avons jamais été contre un taux de rendement raisonnable pour les compagnies de chemin de fer afin qu'elles puissent investir suffisamment dans le réseau. En l'espèce, tout est dans les détails. Nous voulons collaborer longuement avec l'Office pour comprendre comment il envisage de s'y prendre et pour essayer de lui présenter notre point de vue avant d'entrer dans le vif du sujet. Cependant, pour ce qui est de fournir une observation précise à ce sujet, je ne connais pas la réponse. C'est tout de même une excellente question.

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Un grand merci à vous tous.

Comme vous pouvez le voir, tous les députés s'intéressent beaucoup à nos travaux sur le projet de loi C-49. Ils veulent s'assurer que nous entendons tous les points de vue qui sont nécessaires et représentatifs. Je vous remercie tous de votre présence.

Nous allons maintenant faire une petite pause.

• (1245)

_____ (Pause) _____

• (1345)

La présidente: Nous reprenons notre séance de l'après-midi.

Bienvenue à tous les témoins. Nous sommes heureux de vous avoir parmi nous.

Nous recevons des témoins de la Western Canadian Shippers' Coalition, de la Western Canadian Short Line Railway Association et l'Alberta Wheat Commission.

Les représentants de la Western Canadian Shippers' Coalition souhaitent-ils parler en premier?

M. David Montpetit (président et directeur général, Western Canadian Shippers' Coalition): Merci.

Bonjour, madame la présidente, distingués membres du Comité. Au nom de la Western Canadian Shippers' Coalition, ou WCSC, je tiens à vous remercier de nous avoir invités à participer à cette séance. Je m'appelle David Montpetit, et je suis le président-directeur général de la WCSC. Je suis accompagné aujourd'hui de Lucia Stuhldreier, notre conseillère juridique.

La WCSC représente des entreprises qui sont situées dans l'Ouest canadien et qui expédient principalement des produits de base issus des ressources naturelles à des clients canadiens et étrangers de la chaîne d'approvisionnement. Notre organisation se concentre exclusivement sur les questions liées au transport. Depuis sa création, la WCSC contribue activement à exposer le point de vue des expéditeurs sur de nombreuses modifications à la législation. Plus récemment, nous avons participé à l'examen de la loi de 2015, mené par David Emerson, ainsi qu'aux consultations subséquentes lancées par le ministre Garneau.

Notre objectif est de doter le Canada d'un système de transport concurrentiel, économique, efficace et sûr, qui permette à nos membres de soutenir la concurrence tant sur le marché national que sur le marché international. Nos membres représentent un éventail de marchandises, notamment des produits forestiers, des produits pétroliers et gaziers, du ciment, des granulats et du soufre, pour ne nommer que ceux-là. Vous trouverez une liste des membres actuels dans le mémoire, si cela vous intéresse.

Une chose que nos membres ont en commun, c'est qu'ils utilisent tous le transport ferroviaire. Leurs installations sont situées à proximité des ressources naturelles. Du fait de leur emplacement éloigné et du grand volume de marchandises expédiées, leur dépendance à l'égard du chemin de fer est totale pour l'acheminement des produits vers les marchés. Dans leur très grande majorité, ils n'ont accès qu'à un seul transporteur ferroviaire. Cet état de fait crée un déséquilibre considérable dans les relations commerciales, même face à de très gros expéditeurs, comme c'est le cas de la majorité de nos membres. La capacité de transporter une petite partie — comme on l'a dit ce matin, environ 25 % — des produits par un autre moyen de transport ne change pas grand-chose.

Nos membres essaient de négocier des accords commerciaux sur le prix du fret et des services ferroviaires, et ils préfèrent régler les différends sur le plan commercial. Toutefois, la réalité est que le marché au sein duquel ils doivent évoluer n'est pas concurrentiel. La possibilité de trouver un transporteur ferroviaire concurrent n'existe tout simplement pas, même si le prix du transport est exagéré ou en cas d'une augmentation de prix importante, d'une inexécution ou encore d'un rendement insatisfaisant. Les recours efficaces pour les expéditeurs servent donc, en quelque sorte, de filet de sécurité dans les négociations commerciales menées dans un marché non concurrentiel. L'existence de tels recours et la possibilité de les exercer aident à garantir un certain équilibre pour les expéditeurs.

En ce qui concerne le projet de loi C-49, la WCSC a dirigé son attention vers les secteurs clés suivants: la déclaration des données des compagnies de chemin de fer; les obligations en matière de service ferroviaire; des recours plus faciles d'accès, plus rapides et plus efficaces; les pouvoirs de l'Office des transports du Canada; un examen obligatoire des dispositions de la loi relatives au transport ferroviaire; et, enfin, l'accès à des compagnies de chemin de fer concurrentes.

Ma collègue, Lucia Stuhldreier, vous présentera les préoccupations et les recommandations précises dans ce domaine.

Mme Lucia Stuhldreier (conseillère juridique principale, Western Canadian Shippers' Coalition): Bonjour.

En ce qui concerne les exigences de déclaration des données prévues dans le projet de loi C-49, nos observations portent sur les données sur le service et le rendement des compagnies de chemin de fer. Les décideurs politiques, les organismes de réglementation et les utilisateurs du système de transport ont besoin de ces renseignements pour prendre des décisions fondées sur les faits. Ils ont besoin de données détaillées, presque en temps réel.

La WCSC a deux principales réserves au sujet des exigences provisoires prévues dans le projet de loi. Premièrement, les données sont trop générales pour pouvoir être d'une quelconque utilité. Par exemple, les compagnies de chemin de fer devront déclarer chaque semaine le nombre moyen de wagons se trouvant en déplacement sur leur réseau au Canada. Ces wagons pourraient contenir des métaux raffinés en provenance de la région de Montréal, de la pâte à papier provenant d'une usine située au nord d'Edmonton, du papier journal en provenance des Maritimes, ainsi qu'une foule d'autres produits.

Les données publiées n'indiqueront pas ces détails parce que, contrairement aux États-Unis, où le CN et le CP doivent produire une déclaration distincte pour chacun des 23 groupes de produits, toutes ces données seront regroupées au Canada. Certains ont également laissé entendre qu'au lieu de publier ces renseignements séparément pour chacune des compagnies de chemin de fer, comme c'est le cas aux États-Unis, on devrait les regrouper pour le CN et le CP; or, cela ne ferait que masquer davantage ce qui se passe vraiment dans le réseau. Bref, on produira ainsi des statistiques générales, de haut niveau, qui n'auront pas d'utilité sur le plan pratique.

Deuxièmement, les renseignements ne seront pas disponibles en temps opportun. D'abord, comme on vous l'a probablement déjà dit, le projet de loi prévoit retarder d'une année entière la mise en oeuvre de ces exigences. Une fois qu'elles entreront en vigueur, il y aura un délai de trois semaines pour le processus de publication. À titre de comparaison, c'est un délai trois fois plus long que celui en vigueur aux États-Unis pour rendre publics ces renseignements. Les données historiques sont probablement utiles pour discerner les tendances générales ou peut-être pour évaluer les défaillances passées en matière de service, mais elles sont très peu utiles pour la prise de décisions quotidiennes. Nous avons donc recommandé des modifications à ces dispositions.

Le deuxième point dont j'aimerais vous parler, c'est le service adéquat et approprié. Aux termes du nouveau paragraphe 116(1.2) du projet de loi C-49, l'Office doit rejeter la plainte d'un expéditeur si l'Office est convaincu que la compagnie de chemin de fer offre « le niveau de services le plus élevé qu'elle peut raisonnablement fournir dans les circonstances ». J'ai essayé de trouver un bon exemple, mais c'est un peu comme si un enseignant disait à ses élèves: « Si vous obtenez 95 % à l'examen final, vous ne pourrez certainement pas échouer ce cours. » Cela n'indique pas à l'élève ce qui se passe s'il obtient 90 %, 85 % ou 65 %.

Ce que les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer doivent savoir, c'est dans quelles conditions le service n'est plus adéquat ni approprié. Si le but est d'obliger les compagnies de chemin de fer à assurer le meilleur niveau de service qui peut être raisonnablement offert dans les circonstances, alors nous croyons que le projet de loi devrait l'énoncer clairement. Faute de quoi, nous nous attendons à des litiges superflus, à des objections préliminaires et, au bout du compte, il se peut fort bien que la Cour d'appel fédérale accepte notre interprétation, mais nous aurons consacré du temps et des ressources supplémentaires pour en arriver là, alors que nous pouvons régler la question dès le départ.

Un autre aspect des dispositions relatives au service aux termes du projet de loi C-49 concerne les recours rapides et faciles d'accès. Le projet de loi raccourcirait de 120 à 90 jours le délai dont dispose l'Office pour rendre une décision. Toutefois, pour un expéditeur aux prises avec de graves pénuries, attendre trois mois plutôt que quatre pour obtenir un dédommagement ne constitue pas vraiment une grande amélioration. Dans ces cas, il est essentiel que l'Office puisse accélérer le processus ou rendre un arrêté provisoire assurant un service minimum pendant le déroulement de l'instance. Cela peut faire la différence entre la poursuite ou la fermeture, du moins temporaire, des activités d'une installation, avec tout ce que cela peut engendrer, comme les mises à pied, les coûts associés à la remise en service d'un équipement important et les pertes commerciales.

Comme la plupart des tribunaux administratifs, l'Office a la capacité de contrôler ses propres instances. Or, le projet de loi C-49 imposerait les délais minimaux que l'Office doit laisser à la compagnie de chemin de fer et à l'expéditeur pour le dépôt des plaidoiries dans le cadre des plaintes sur le niveau de service. Cela signifie que l'Office ne pourra pas accélérer le processus, et cela remet aussi en question la capacité de l'Office d'émettre un arrêté provisoire en temps opportun. Nous avons formulé quelques recommandations à cet égard.

● (1350)

Le quatrième sujet que je voudrais aborder concerne, de façon plus générale, les pouvoirs de l'Office. Une des choses que la WCSC préconise depuis un certain temps, c'est l'idée de donner à l'Office la capacité d'enquêter, de sa propre initiative, sur des questions relevant de sa compétence. Vous avez entendu parler, au début de ces réunions, de l'enquête sur les retards au sol d'Air Transat. Une initiative semblable a été menée par le Surface Transportation Board aux États-Unis dans le cas de CSX en réaction à l'insatisfaction répandue à l'égard de la détérioration du service ferroviaire qui a touché un large éventail de clients. L'inclusion de tels pouvoirs dans le mandat de l'Office lui permettra de mieux régler ce genre de problèmes systémiques.

Par ailleurs, il y a l'arbitrage d'offre finale dans les différends relatifs au prix du transport de marchandises. Un élément crucial qui n'est d'ordinaire pas connu de l'arbitre dans pareils cas, c'est comment chacune des offres finales permet aux compagnies de chemin de fer de récupérer leurs coûts et d'offrir un rendement suffisant qui dépasse les coûts. D'ailleurs, les témoins du secteur ferroviaire vous ont expliqué ce matin à quel point cette question revêt une importance pour eux.

L'Office est un organisme indépendant. Il possède l'expertise requise pour déterminer les coûts en vue de les transmettre à l'arbitre. Nous recommandons donc que l'établissement des coûts par l'Office fasse partie des renseignements fournis à l'arbitre dans le cadre de tout arbitrage de l'offre finale.

Avant d'aborder la question de l'interconnexion de longue distance, j'aimerais mentionner que la WCSC a remarqué qu'un élément était absent de la loi et du projet de loi, et il s'agit d'une disposition qui, par le passé, a fait partie de presque toute réforme importante de la législation sur les chemins de fer: l'exigence que le ministre lance un examen pour vérifier comment se portent ces modifications. Selon nous, c'est ce qui s'imposerait en l'occurrence.

● (1355)

La présidente: Très bien.

Nous allons maintenant écouter M. Pellerin, de la Western Canadian Short Line Railway Association.

M. Perry Pellerin (président, Western Canadian Short Line Railway Association): Madame la présidente, distingués membres du Comité, bonjour. Merci de m'avoir invité à témoigner et de donner la chance à notre organisme de présenter son point de vue sur la Loi sur la modernisation des transports.

Premièrement, après avoir écouté ce qui s'est dit ce matin, je pense que c'est peut-être la dernière fois que je viens à Ottawa. Selon le CN, nous ne sommes pas mieux que morts, et je veux parler ici de tous nos membres. Les opérations de nos membres ne couvrent pas 500 miles de chemins de fer. Certains de nos membres ne couvrent que 23 miles, et la limite est d'environ 247 miles.

Je commencerai en vous informant de plus récents développements. Sur une note positive, disons que la volonté et l'intérêt que Transports Canada nous a témoignés pour ce qui est de travailler avec nous sur les chemins de fer d'intérêt local ont été très encourageants. Nos relations avec le ministère se sont considérablement raffermies au cours des deux dernières années. Nous apprécions le fait d'être consultés et inclus dans les discussions concernant l'orientation des modifications apportées tant aux politiques qu'aux règlements. Grâce à cette coopération avec Transports Canada, nous sommes des partenaires d'intérêt local plus sécuritaires et mieux informés.

Nous avons aussi été encouragés par certains progrès réalisés avec — croyez-le ou non — le CN. Nous constatons une volonté de coopération renouvelée à certains égards, comme c'est le cas pour le programme de formation en matière de sécurité que nous offrons en Saskatchewan. Il y a eu une certaine collaboration où nous avons vu le CN permettre à des partenaires d'intérêt local de faire des commutations entre compagnies ou de commuter à des terminaux où ils n'étaient peut-être pas très bons, laissant pour l'occasion les partenaires d'intérêt local intervenir et leur fournir l'excellent service dont ils sont capables. Certains échanges de ce matin ont porté sur ces situations où tous les intervenants peuvent trouver leur compte, et je crois que ces commutations en sont un bon exemple. Le CN a même permis à l'un de nos partenaires d'utiliser la voie de l'un de ses terminaux de ligne principale afin de garer des wagons et de sortir ses propres wagons. Voilà un autre exemple d'une intervention très efficace et d'une façon efficace de faire des affaires. Bref, c'est un scénario où tout le monde est gagnant.

La Western Canadian Short Line Railway Association, auparavant connue sous le nom de Saskatchewan Short Line Railway Association, est un organisme sans but lucratif défendant les intérêts des 14 compagnies de chemin de fer de l'Ouest du Canada qui en sont membres. Ce matin, je crois que le CN a mentionné que 70 % de ses clients étaient liés par des ententes de service. La Western Grain Elevator Association a pour sa part indiqué que 90 % de ses agriculteurs ont des liens commerciaux avec le CN. Je présume que les 10 ou 30 % qui restent font affaire avec nos membres, et nous sommes ici aujourd'hui pour parler au nom de ces derniers.

Bien que nos membres soient présents dans toutes les provinces de l'Ouest, c'est en Saskatchewan que se trouve le réseau le plus complet de transport ferroviaire sur de courtes distances. Les compagnies de chemin de fer d'intérêt local détiennent ou exploitent 24 % des 8 722 km de voie ferrée de la Saskatchewan. Nous employons environ 183 résidents. Le terme « résident » désigne des gens qui ont grandi et qui vivent dans la région où nous travaillons.

Il importe de mentionner que nous prodiguons nos services à 72 PME et que nous transportons environ 500 millions de dollars de marchandises par année. Tous nos bureaux principaux sont à moins d'un mile de notre propre chemin de fer. Je crois qu'il est aussi important de savoir que toutes les PME auxquelles nous donnons des services sont également parmi les grandes entreprises que le CN dessert. Toutes les entreprises ne commencent pas en tant que société. Certaines personnes commencent en tant qu'expéditeurs fixés à un seul endroit et bâtissent leur entreprise à partir de cela. Je crois que les lignes de courte distance sont toutes indiquées pour ce faire, car cela nous permet d'aider ces entreprises à prendre leur envol sans qu'elles aient à dépenser des sommes colossales dès le départ.

Nos membres, nos compagnies de chemin de fer et nos clients veulent des tarifs concurrentiels et des options en matière de transport ferroviaire. Nous croyons que l'avenir du transport passe par une bonification de l'offre de choix concurrentiels pour les agriculteurs, les expéditeurs et les petites entreprises. Nous craignons que le projet de loi proposé ne décourage encore plus la concurrence. Le nouveau mécanisme d'établissement du prix de l'interconnexion de longue distance est conçu de telle façon que nos expéditeurs clients n'y ont pas accès. Le recours aux prix du transport sur de courtes distances — qui est actuellement plus élevé que pour les camions — fait en sorte qu'il est virtuellement impossible pour nous d'être concurrentiels.

La loi est prescriptive, et les petits expéditeurs n'ont pas les moyens de s'engager dans des poursuites de plusieurs années contre des transporteurs ferroviaires de classe 1, ce qui signifie qu'ils n'essaieront même pas d'appliquer certains des mécanismes qui sont à leur disposition, comme cela a été mentionné ce matin. Il est inconcevable pour les producteurs de s'attaquer à un transporteur de classe 1. Cela leur fait peur, certes, mais c'est aussi un non-sens sur le plan financier.

• (1400)

Conjointement avec l'élimination prochaine de l'option d'interconnexion de 160 km et la disparition rapide des wagons de producteurs, l'adoption du projet de loi dans sa forme actuelle mettra les expéditeurs et les lignes ferroviaires sur de courtes distances dans une situation encore plus difficile. Nous croyions que l'intention de ce projet de loi n'était pas de mettre les petites entreprises et les lignes ferroviaires sur de courtes distances en faillite, mais il semble bien que ce soit vers cela que nous nous dirigeons.

Afin de donner un peu de contexte à mon propos, je vais commencer par une brève description de la structure actuelle des prix du transport sur de courtes distances et des mouvements d'un seul wagon. Les petites compagnies de chemin de fer ont une variété de clients. De nombreux expéditeurs n'ont qu'un seul wagon. Ce sont les expéditeurs de wagons de producteurs. Nous aimerions aider tous nos clients quant à leurs besoins en matière de transport et de mouvements. Hélas, cela n'est pas possible en raison des prix excessivement élevés qu'imposent les transporteurs de classe 1 pour les transports de courtes distances et les mouvements d'un seul wagon. Par choix ou par nécessité, ces marchandises sont souvent expédiées par camion, ce qui contribue grandement à l'augmentation des gaz à effet de serre, à la détérioration de nos routes provinciales et à la décentralisation de la croissance économique générée par les petites entreprises.

Pour des trajets de moins de 500 kilomètres, le transport routier est habituellement plus abordable que le transport ferroviaire. Tout ce que nous pouvons ajouter à cela, c'est qu'avec les chemins de fer d'intérêt local, nous sommes meilleur marché que le transport routier.

Nous pouvons concurrencer le camion. Le problème, c'est que lorsque le wagon est remis à nos partenaires de classe 1, ces derniers ne sont pas en mesure d'être concurrentiels par rapport à ces prix, comme ils vous l'ont dit ce matin.

Permettez-moi de vous donner un exemple. Nous avons une ligne de chemin de fer qui va de Leader à Swift Current. Elle fait 120 kilomètres. Nous pouvons faire le trajet pour environ 650 \$, ce qui est à peu près la moitié de ce que cela coûterait en camion, mais si nous souhaitons amener ce wagon jusqu'à Moose Jaw, c'est-à-dire 122 kilomètres plus loin par la grande ligne, le CP nous demandera environ 2 600 \$. Dès lors, nous ne sommes plus concurrentiels. Que fera le producteur? Il mettra son grain dans son camion, il s'alignera sur Fox News et il se rendra jusqu'à un terminal ou un expéditeur plus important.

Comme cela a été dit ce matin, les membres de la Western Grain Elevator Association approuvent la compétition, mais certains de ces compétiteurs augmentent le nombre de camions qu'ils mettent sur la route. Cela crée un autre problème, et il y aura un autre comité pour décider de ce qu'il faudra faire pour l'avenir de notre réseau routier. Il est certes important de ne pas perdre de vue que nous examinons la situation actuelle, mais que nous réserve l'avenir?

Nous devons avoir les capacités nécessaires pour transporter le grain. L'autre jour, on discutait des pénuries de chauffeurs de camion. Le transport ferroviaire va rester une option à cet égard, et les déplacements jusqu'aux terminaux n'ont pas nécessairement besoin de viser les exportations. Il pourrait s'agir de terminaux intérieurs, un endroit où le grain pourrait être trié et préparé aux fins d'expédition à bord de trains plus gros pour le déplacement desquels le CN et le CP excellent.

L'autre problème pour nous, c'est qu'il commence à y avoir un écart considérable entre les prix pour un wagon unique et ceux pour plusieurs wagons. À l'heure actuelle, la différence entre les prix pour un wagon unique et pour un train de 25 wagons à destination des États-Unis est d'environ 1 000 par wagon. Si un expéditeur veut acheminer 15 wagons, cela lui coûtera probablement 15 000 \$ de plus, une dépense additionnelle qu'il n'aura absolument aucune façon de justifier. Par conséquent, il optera pour un camion, même si ce ne sera pas toujours à destination du terminal intérieur le plus proche. Il l'expédiera là où il croira obtenir le meilleur marché, ce qui pourrait faire l'objet d'une tout autre discussion.

L'autre sujet dont nous devons parler, bien sûr, c'est celui de l'interconnexion. C'est d'ailleurs une partie très importante du projet de loi. La perte de la possibilité d'une interconnexion de 160 kilomètres est une grande déception pour nos membres. Même si elle n'était pas accessible à tous les expéditeurs de notre réseau ou aux lignes ferroviaires sur de courtes distances, cette option renforçait la position de négociation dans la plupart des endroits. Le retour de la zone d'interconnexion de 30 kilomètres fera en sorte que cette option ne sera plus offerte qu'aux deux de nos quatorze membres qui peuvent la rendre profitable. Les autres ne pourront plus s'en prévaloir.

• (1405)

Cette modification nuit à notre capacité à recruter de nouveaux clients. Comme elles n'ont pas accès à plusieurs voies ferrées, les entreprises se rendent compte qu'elles demeureront captives des transporteurs de classe 1 qui relie nos lignes ferroviaires sur courtes distances. Cette dynamique réduit notre capacité à développer nos activités sur nos lignes.

Malheureusement, l'interconnexion de longue distance qui est proposée n'est pas une alternative convenable à l'interconnexion de 160 kilomètres qui a été perdue. Selon notre compréhension, l'instauration d'un mécanisme d'interconnexion de longue distance visait à favoriser la concurrence en offrant aux expéditeurs des options étendues de transport. Nous ne croyons pas que l'interconnexion de longue distance atteindra cet objectif.

La présidente: Monsieur Pellerin, merci beaucoup de votre temps. Vous pourrez peut-être nous faire part de ce que vous n'avez pas eu le temps de dire lorsque vous répondrez aux questions qui vous seront posées tout à l'heure.

De l'Alberta Wheat Commission, écoutons maintenant M. Auch. Monsieur, vous avez 10 minutes.

M. Kevin Auch (président, Alberta Wheat Commission): Merci, madame la présidente.

Mon nom est Kevin Auch et je suis heureux de comparaître devant vous cet après-midi en compagnie de nos partenaires de l'industrie, la Western Canadian Shippers' Coalition et la Western Canadian Short Line Railway Association, afin de vous faire part du point de vue des producteurs agricoles dans le cadre de l'étude par le Comité du projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports.

Je suis président de l'Alberta Wheat Commission, un organisme se consacrant à l'amélioration de la profitabilité de plus de 14 000 producteurs de blé de la province de l'Alberta. J'exploite aussi ma propre ferme près de la ville de Carmangay, dans le sud de l'Alberta.

Je suis ici aujourd'hui parce que le transport ferroviaire est une priorité de la Commission depuis sa création, en 2012. Les coûts associés aux insuffisances des chemins de fer remontent la chaîne d'approvisionnement et sont absorbés en fin de compte par les producteurs. À titre de preneur de prix, je ne peux pas modifier le prix de mon produit; par conséquent, ces coûts accrus diminuent ma profitabilité. Ils ont également un effet défavorable sur ma trésorerie, ce qui rend difficile le paiement des factures en temps opportun.

Ces problèmes ne touchent pas que mon exploitation. Ils sont répandus parce que, pour ce qui est du transport ferroviaire au Canada, le secteur agricole fonctionne dans un environnement de monopole. La plupart des silos auxquels les producteurs de l'Ouest du Canada livrent leur grain n'ont accès qu'à une seule voie ferrée, ce qui rend les expéditeurs et les producteurs agricoles captifs de transporteurs monopolistiques.

C'est un problème de taille, car le blé est une denrée lourdement dépendante des marchés d'exportation et du transport ferroviaire pour son expédition à partir des Prairies vers les installations terminales des ports de la côte Ouest et de Thunder Bay, ainsi que vers nos voisins au sud de la frontière. Nous apprécions les efforts du gouvernement visant à ouvrir les marchés aux producteurs agricoles grâce à des accords de libre-échange, mais nous perdrons notre crédibilité auprès des acheteurs étrangers si nous sommes incapables d'honorer leurs commandes en raison des insuffisances du transport ferroviaire. Nous en avons fait l'expérience en 2013 et en 2014, lorsque les acheteurs se sont tout simplement procuré leur grain d'autres pays. La réputation du Canada en tant que fournisseur fiable des marchés mondiaux est en péril.

La chaîne d'approvisionnement du grain au Canada fait d'importants investissements afin de tirer profit des occasions offertes par les nouveaux marchés et les marchés en croissance. Nous assistons à une grande expansion de la capacité des terminaux portuaires et des silos au pays. Les entreprises céréalieres ont investi

des centaines de millions de dollars pour s'assurer d'être prêtes à répondre à la croissance des marchés étrangers. Les producteurs agricoles se préparent aussi à tirer profit de ces occasions. Les investissements importants consentis par les producteurs agricoles ainsi que de nouvelles technologies novatrices ont beaucoup augmenté le rendement au fil des ans. En fait, le mois dernier seulement, le CN a reconnu cette situation en implorant le gouvernement du Canada d'investir dans de nouvelles infrastructures ferroviaires afin d'absorber l'afflux du grain. Le CN a déplacé en 2017 un volume record de 21,8 millions de tonnes métriques de grain.

Mon argument est qu'assurer un service ferroviaire adéquat est capital pour la croissance de notre secteur et la réputation du Canada en tant que fournisseur de grain fiable pour les marchés étrangers.

L'AWC loue l'engagement du gouvernement à l'égard d'un texte de loi visant à assurer un système ferroviaire mieux adapté, plus concurrentiel et plus responsable au Canada. Nous croyons que le projet de loi C-49 est un texte de loi historique qui pave la voie à des solutions permanentes et à long terme aux difficultés du transport ferroviaire auxquelles les producteurs agricoles canadiens font face depuis des décennies.

C'est pourquoi l'AWC est heureuse de l'inclusion de dispositions visant à augmenter la responsabilisation des compagnies de fer, notamment la possibilité pour les expéditeurs d'obtenir des sanctions financières réciproques, une définition claire d'un service adéquat et approprié et une interconnexion améliorée, toutes des mesures que l'AWC défend depuis longtemps. Le projet de loi C-49 contient aussi des dispositions majeures qui renforceront les pouvoirs d'enquête de l'Office des transports du Canada et exigeront la publication de données sur le rendement du système de transport ferroviaire.

En outre, l'AWC soutient la décision du gouvernement de conserver le revenu admissible maximal avec des modifications qui tiendront compte des investissements faits par les compagnies de chemin de fer et prévoient des incitatifs pour l'innovation et l'efficacité.

En ce qui a trait au rôle joué par les sanctions financières réciproques, les compagnies de chemin de fer ont toujours disposé de diverses mesures visant à obtenir des gains d'efficacité de la part des expéditeurs, notamment des tarifs fondés sur l'utilisation des actifs. Ces tarifs servent à pénaliser les omissions des expéditeurs par des sanctions financières afin d'améliorer leur efficacité. Par exemple, lorsque la compagnie de chemin de fer place des wagons à mon silo local et que l'entreprise céréalière ne réussit pas à les remplir dans les 24 heures, cette dernière fait face à des sanctions financières automatiques. De son côté, la compagnie de chemin de fer ne subit aucune pénalité si elle a deux semaines de retard. Les compagnies de chemin de fer sont donc le seul maillon de la chaîne d'approvisionnement du grain qui n'a aucun compte à rendre.

● (1410)

Pour créer une chaîne d'approvisionnement efficace, assurant une responsabilisation commerciale équilibrée, il faut que les compagnies de chemin de fer rendent des comptes pour les lacunes de leurs services.

Nous avons récemment appris que le CN avait inclus un genre de tarif d'expéditeur dans environ 70 % de ses ententes de services. Cela semble une bonne nouvelle à première vue, mais ces tarifs ne s'appliquent qu'en cas d'omission de placer les wagons et ne couvrent pas encore des problèmes courants tels que la livraison en temps opportun ou la fourniture d'information exacte. Nous sommes encouragés par le fait que le CN a pris certaines mesures pour améliorer la responsabilisation des compagnies de chemin de fer et nous sommes confiants que les dispositions énoncées dans le projet de loi C-49 assureront que les sanctions seront vraiment équitables et réciproques à l'avenir.

Tout en renforçant la responsabilisation, les sanctions financières réciproques créeront l'incitatif nécessaire pour que les compagnies de chemin de fer mettent l'accent sur le rendement et investissent dans des actifs permettant des gains d'efficacité. Cette recommandation met les compagnies de chemin de fer en concurrence en vue d'obtenir des gains d'efficacité, de réduire les risques des expéditeurs et, en fin de compte, de mieux desservir les marchés étrangers grâce aux exportations canadiennes.

Les dispositions relatives à l'interconnexion étendue en vertu du projet de loi C-30, venues à terme le 1^{er} août de cette année, se sont avérées un puissant outil d'intensification de la concurrence au profit des entreprises céréalières. Le projet de loi C-49 propose d'étendre, dans certaines situations, la limite d'interconnexion jusqu'à 1 200 km; à la différence cependant de l'option antérieure d'interconnexion étendue, des conditions du nouveau texte de loi semblent contredire l'intention première du législateur et rendent la nouvelle option moins efficace que les dispositions du projet de loi C-30.

Par exemple, les dispositions antérieures relatives à l'interconnexion permettaient aux expéditeurs d'avoir accès à tout point de correspondance situé à moins de 160 kilomètres sans devoir présenter une demande de permis à l'Office des transports du Canada. La disposition énoncée dans le projet de loi C-49 stipule que l'expéditeur doit demander la permission du transporteur de départ ou demander un arrêté de l'Office pour avoir accès à l'interconnexion, au point de correspondance le plus proche. Non seulement ces modifications rendent-elles l'interconnexion plus onéreuse et compliquée, mais elles rendent la disposition essentiellement inutile dans divers scénarios y compris les suivants: si le point de correspondance en question ne dessert pas le corridor voulu. En d'autres mots, si les produits seraient déplacés dans la mauvaise direction; si le point de correspondance le plus proche ne peut pas recevoir le nombre prévu de wagons; ou si le point de correspondance en question est desservi par la mauvaise compagnie de chemin de fer — la ligne ferroviaire concurrente ne dispose pas nécessairement de voies ferrées couvrant tout le trajet jusqu'à la destination finale du mouvement.

Afin d'aplanir ces difficultés, nous demanderons au Comité d'étudier les modifications préconisées par le Groupe de travail sur la logistique des récoltes dont l'AWC est membre et qui permettraient aux expéditeurs d'avoir accès au point de correspondance le plus proche pouvant répondre à leurs exigences relatives à la direction, au volume et au transporteur privilégié.

Les coûts facturés aux expéditeurs sont en fin de compte imposés aux producteurs en remontant la chaîne d'approvisionnement. C'est pourquoi nos membres sont aussi préoccupés par la formule énoncée dans le projet de loi C-49 afin de fixer les prix de l'interconnexion de longue distance. Le paragraphe 135(2) prescrit à l'Office d'établir un prix qui n'est pas inférieur au revenu moyen par tonne-kilomètre d'un mouvement comparable. À notre avis, cela invite à établir un

prix de monopole, fondé sur le revenu plutôt que sur un modèle de coût de production majoré. Le prix devrait permettre un profit raisonnable, mais ne devrait pas tenir compte des prix imposés antérieurement dans le cadre d'un environnement monopolistique.

En conclusion, l'Alberta Wheat Commission appuie fortement l'adoption rapide du projet de loi C-49 parce que nous croyons qu'il contribuera à corriger le déséquilibre entre le pouvoir de marché des compagnies de chemin de fer et celui des expéditeurs captifs. Nous invitons le gouvernement du Canada à poursuivre le dialogue avec le secteur de l'agriculture pendant l'élaboration de règlements appuyant l'esprit et l'intention de ce texte de loi, qui cherche à créer un système de transport ferroviaire mieux adapté, plus concurrentiel et plus responsable au Canada.

Je voudrais enfin remercier le Comité de l'occasion qui m'a été donnée aujourd'hui d'exposer le point de vue des producteurs et je vous invite à poser toute question que vous auriez à propos de mes observations.

• (1415)

La présidente: Merci beaucoup à tous.

Nous allons passer aux questions.

Madame Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je tiens à remercier nos témoins d'être venus aujourd'hui.

Six minutes, c'est peu, et j'ai un certain nombre de questions à poser. Je vais adresser ma première question à M. Pellerin.

Je suis ravie de voir que vous vous portez bien et que vous êtes ici pour représenter nos compagnies de chemin de fer d'intérêt local. J'ai une question très directe à vous poser. Vous avez affirmé que vos membres n'ont pas accès à l'interconnexion pour le transport de longue distance. Pouvez-vous expliquer pourquoi c'est le cas?

M. Perry Pellerin: Bien sûr. Comme d'autres personnes l'ont, je crois, mentionné, le taux sera fixé en fonction des taux commerciaux en vigueur pour une distance semblable aujourd'hui. J'en ai parlé plus tôt: s'il faut déboursier 2 600 \$ pour parcourir une centaine de kilomètres, le montant moyen de 2 600 \$ restera le même. Le taux qui sera fixé sera trop élevé pour tout type de distance d'interconnexion, ce qui, dans les faits, nous exclut — surtout nos partenaires des compagnies de chemin de fer d'intérêt local.

Mme Kelly Block: J'ai une brève question de suivi: selon vous, quelle mesure devrait-on mettre en place pour aider les compagnies de chemin de fer d'intérêt local?

M. Perry Pellerin: Vous savez, je pense que ce qu'il y a d'encourageant aujourd'hui est que nous avons beaucoup discuté du fait que tout le monde a besoin de réaliser des profits, mais qu'il faut nous pencher sur un modèle de coût de production majoré qui fixe ce qu'ils devraient être. On semble penser que « taux commercial » est parfois synonyme de « coûteux ». Il nous serait très utile de disposer d'un mécanisme qui nous donnerait au moins à l'avance les coûts prévus.

Mme Kelly Block: Merci.

Je m'adresse maintenant à la Western Canadian Shippers' Coalition: j'ai remarqué que vous n'aviez pas eu l'occasion de parler de l'interconnexion pour le transport de longue distance. Je remarque aussi que, dans votre présentation, vous avez formulé une recommandation concernant l'interconnexion étendue, alors j'aimerais vous donner le temps qu'il me reste pour que vous puissiez en parler.

M. David Montpetit: D'accord. Je vais commencer, je suppose, et parler brièvement de l'interconnexion pour le transport de longue distance. Merci de m'en donner l'occasion.

Pour les membres de ma coalition, cet outil ne sera pas très utile pour des questions d'ordre géographique. Si vous prenez la carte devant vous, la zone d'exclusion englobe, en gros, la Colombie-Britannique et des parties du Nord-Ouest de l'Alberta. Lorsque vous prenez la carte de l'Ouest canadien, vous constatez qu'une zone importante où mes expéditeurs se trouvent ou possèdent des installations n'est pas visée. Il s'agit d'une des nombreuses exclusions ayant été présentées dans les amendements. Nous avons de la difficulté à comprendre en quoi cela sera utile à nos membres.

Lucia, vous avez peut-être quelque chose à ajouter.

• (1420)

Mme Lucia Stuhldreier: Cette carte sera différente de la description des corridors exclus mais, de façon réaliste, tout expéditeur qui envoie ses marchandises vers la région de Vancouver pour qu'elles finissent sur une voie d'évitement à cet endroit ne pourrait pas s'en servir. Nous pouvons dessiner une carte très semblable pour le Québec afin de montrer que certains des expéditeurs les plus captifs dans le Nord de cette province auront exactement le même problème, car leur unique lien avec tout autre transporteur se trouvera dans ce corridor Québec-Windsor.

Cela dit, à part ces éléments, pour la WCSC, un des problèmes sous-jacents que ce recours pose est que, pour qu'il soit efficace, il faudra qu'une quelconque des compagnies de chemin de fer soit disposée à faire office de transporteur de liaison et à faire concurrence aux autres pour ce transport au moyen de l'interconnexion de longue distance. Tout comme son prédécesseur le prix de ligne concurrentiel, cela peut être déterminant pour ce recours. Depuis le début des années 1990, nous n'avons pas observé que des compagnies étaient disposées à se faire concurrence en se servant du prix de ligne concurrentiel, et aucun élément du recours à l'interconnexion de longue distance ne semble changer cette dynamique.

En plus de cela, la portée du transport admissible à l'interconnexion de longue distance, sur le plan géographique et à d'autres égards, est beaucoup plus étroite que ce qui, en théorie, pourrait permettre de profiter de prix de ligne concurrentiels.

Troisièmement, cette solution présente un certain nombre d'obstacles qui n'existent pas actuellement avec le prix de ligne concurrentiel.

De ce point de vue, et compte tenu de notre expérience du prix de ligne concurrentiel, bien que nous ayons observé que certains transporteurs étaient disposés à se faire concurrence jusqu'à 160 kilomètres sous le régime du projet de loi C-30, nous n'avons rien vu de plus. Le prix de ligne concurrentiel a été en vigueur tout ce temps. Nous nous inquiétons que le CN et le CP ne soient pas disposés à se faire concurrence — il est clair que dans l'Ouest canadien, la majorité des interconnexions se fait entre ces deux transporteurs — ce qui est nécessaire pour que pareille solution soit efficace.

Oui, on élimine l'exigence de conclure un marché avec le transporteur de liaison, mais le fait que les gens n'aient pas été en mesure de conclure cet accord n'est vraiment qu'un symptôme de cette question sous-jacente plus fondamentale, qui est que le CN et le CP ont « refusé de se faire concurrence ». Je veux être certain que vous sachiez que ce n'est pas moi qui le dis, mais bien le rapport sur l'examen législatif publié en 1992. On a repris ces mots en 2001, et

je pense qu'on a aussi dit quelque chose du genre dans le dernier rapport.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Avec ma première question, je veux parler plus en détail des recours. Nous pouvons nous reporter à certains des documents que les divers intervenants nous ont remis.

Ma première question — et je ne sais pas bien à qui l'adresser — se rapporte aux pouvoirs d'enquête. Que pensez-vous des pouvoirs d'enquête prévus dans la LTC?

M. David Montpetit: Je vais commencer.

J'estime que c'est un peu une lacune du projet de loi C-49. Je pense que M. Emerson en a parlé brièvement hier et qu'il en a aussi été question dans certaines des discussions que nous avons tenues jusqu'à présent.

Je pense que c'est un domaine sur lequel on devrait se pencher à nouveau. Si vous êtes investi de pouvoirs d'enquête, vous pouvez prendre des mesures proactives plutôt que réactives à l'égard de ces problèmes, surtout en ce qui concerne les problèmes systémiques dans le réseau et les corridors de transport. Voilà pourquoi nous l'encourageons vivement. Dans chaque mémoire et à chaque occasion que nous avons eue dans le cadre de réunions avec le cabinet du ministre, Transports Canada et même l'Office, nous avons milité en faveur d'une capacité et d'un pouvoir accrus de le faire.

M. Vance Badawey: M. Emerson a beaucoup parlé hier et a discuté en détail de la gouvernance et, bien sûr, de la bonne gouvernance. Estimez-vous que les pouvoirs d'enquête prévus dans la LTC favoriseront une meilleure gouvernance en ce qui touche nos corridors de commerce?

M. David Montpetit: Oui, je l'estime. Surtout si on prend la viabilité et le rehaussement à long terme de ces corridors de commerce, je pense que c'est important.

En outre, du point de vue de la concurrence, non seulement à l'échelle nationale, mais aussi internationale, je pense qu'il est important de s'assurer que nos corridors de commerce soient fluides, actifs et concurrentiels, et que les questions actuelles auxquelles nous faisons face dans certains secteurs... N'oubliez pas que certaines de ces questions fluctuent en fonction du climat et du mouvement des marchandises. Certaines marchandises sont plus ou moins en demande à certains moments tandis qu'à d'autres, c'est le contraire. Nous l'avons vu avec les céréales, le charbon et différentes catégories de marchandises. Il faut s'assurer de pouvoir traiter toute question, actuelle ou non, dans ces corridors en permettant à l'Office de l'étudier et de trouver des solutions.

Encore une fois, c'est à eux qu'il revient de déterminer comment ils veulent structurer la question ou comment elle devrait être structurée ou s'il s'agit d'une ordonnance pour l'améliorer. Cependant, je crois qu'il y a lieu de s'attacher à ce secteur.

• (1425)

M. Vance Badawey: Êtes-vous d'avis que vous rehausseriez la crédibilité de la responsabilité au plan des immobilisations lorsqu'il est question de conserver l'infrastructure, qu'il s'agisse d'un chemin de fer, d'un canal ou d'un aéroport et de choses du genre? Croyez-vous aussi qu'on s'éloignerait de l'intérêt et des buts personnels pour privilégier la valeur et, au bout du compte, le rendement pour le consommateur canadien? Troisièmement, cela contribuerait aussi à l'amélioration générale de notre rendement économique à l'échelle mondiale.

M. David Montpetit: Je peux parler du secteur ferroviaire, car nous nous attachons surtout au transport ferroviaire et par camion, mais en gros, sans avoir d'expertise dans le transport aérien, etc., je pense que l'idée générale est que tout ce qu'on peut faire pour rehausser, sans but comme celui-là, serait positif, parce qu'on a des buts. Chaque personne aura son propre but et tout. Même chose pour les organisations. Il serait probablement préférable et utile d'examiner la question de façon impartiale.

M. Vance Badawey: Merci.

Je vais passer aux chemins de fer d'intérêt local, question qui me tenait à coeur dans mon ancienne vie. J'ai amené pareil chemin de fer dans notre région. La raison étant que nous étions, en quelque sorte, abandonnés — sans vouloir faire de mauvais jeu de mots — par les lignes de chemin de fer principales. Sur ce, je veux vous donner la parole pour aborder trois points.

Le premier est la raison de votre existence; je pense en avoir parlé brièvement. Le deuxième est ce que vous faites. Vous êtes un groupe qui travaille directement avec le consommateur, sans intermédiaire. Dans une certaine mesure, vous dépendez d'eux et de leur viabilité. Ma dernière question, bien sûr, est celle de savoir d'où provient votre financement.

M. Perry Pellerin: Nous pourrions commencer par la dernière question. Après la réunion, nous allons faire le tour de la pièce et recueillir les dons pour nous aider à avancer.

Je vais commencer par la raison de notre existence. Je pense que les représentants du CN ont bien expliqué pourquoi ils souhaitent ne plus exploiter certaines lignes. Je ne suis pas convaincu que les lignes qu'ils ne veulent plus exploiter ne sont toujours pas productives et je crois que les chemins de fer d'intérêt local ont montré partout au Canada qu'ils peuvent réussir si on leur en donne la chance. Une partie de notre problème réside dans le fait que nous avons peut-être payé trop cher ces lignes dont personne ne veut, et cela nous a placés en situation de déficit au début. Ensuite, nous essayons d'obtenir un prêt et d'entretenir le chemin de fer.

Je pense que, lorsqu'ils en ont la chance, les exploitants de chemins de fer d'intérêt local sont très novateurs et très axés sur la clientèle. Ils font un très bon travail et permettent à leurs clients de prendre de l'expansion. Lorsque nous avons acheté notre chemin de fer d'intérêt local, j'ai toujours dit aux gens que l'essentiel était de comprendre que si vous permettez que votre ligne de chemin de fer disparaisse — qu'il s'agisse d'une ligne d'intérêt local, d'un site de chargement de wagons de producteurs ou d'une voie d'évitement — elle ne reviendra jamais; elle sera partie pour toujours. C'est l'élément essentiel. Nous avons des exemples, surtout en Saskatchewan, d'endroits où on a abandonné les chemins de fer d'intérêt local. Cependant, à la toute fin de la ligne, on s'est rendu compte que c'était un excellent endroit où charger du pétrole, exploiter ce type d'industrie ou entreposer des cargaisons de céréales. Ces lignes sont très précieuses et viables aujourd'hui et le seront encore dans un

avenir prévisible. Il ne nous reste qu'à trouver la façon de faire la même chose avec les autres lignes.

En ce qui concerne le dernier point que vous avez soulevé, nous sommes très axés sur la clientèle. Je pense que nos clients aiment vraiment l'idée qu'ils peuvent prendre le téléphone et parler à quelqu'un. C'est unique en quelque sorte. Nous tenons compte des besoins de nos clients. Nous sommes en mesure d'être un peu plus souples que pourraient l'être les compagnies de chemin de fer de classe 1 et sommes capables d'aider notre clientèle. C'est particulièrement le cas lorsque nous essayons d'attirer de nouvelles entreprises au Canada. Je pense qu'il est primordial que nous soyons ceux qui pourraient leur donner un bon départ en leur offrant un service de qualité et une occasion de démarrer leur entreprise à moindres coûts comparativement à certains chemins de fer de classe 1 dont les exigences ne sont pas les mêmes.

La présidente: Merci beaucoup.

Je suis désolée d'avoir à vous interrompre à nouveau, mais...

• (1430)

M. Perry Pellerin: Permettez-moi seulement d'ajouter un mot sur le financement. Nous sommes autosuffisants. Nous ne recevons pas un sou de personne.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je remercie les invités d'être parmi nous et de nous faire part de leur expertise.

Quand nous faisons ce type d'étude, les consensus sont relativement rares. Or il semble s'en dégager un quant à l'interconnexion de longue distance. Les uns n'en veulent tout simplement pas parce que ce ne serait pas compétitif, et les autres n'en veulent pas parce que ce ne serait pas efficace.

Je suis en train de me faire à l'idée que le projet de loi C-49 n'atteint pas du tout cet objectif. Si nous devons repenser les objectifs visés par l'interconnexion, d'où devrions-nous partir? Devrions-nous revenir à ce qui avait été proposé dans le projet de loi C-30, ou encore corriger le projet de loi C-49 pour établir une mesure d'interconnexion qui soit à la faveur de ceux qui en ont besoin?

[Traduction]

Mme Lucia Stuhldreier: Je n'ai pas eu le temps de formuler notre recommandation au cours de mon intervention précédente. Les membres de la WCSC sont généralement implantés à l'extérieur de ce rayon de 160 kilomètres, bien que certains possèdent des installations à l'intérieur de ce rayon ou peuvent en aménager. De ce point de vue, le rayon d'interconnexion réglementé de 160 kilomètres est de loin préférable parce que nous pouvons l'utiliser aux fins de planification. Un prix fixé pour un an qui sera modifié d'une année à l'autre en fonction de facteurs qui nous échappent totalement... Nous ne pouvons pas nous en servir pour établir nos plans d'activités. Pour attirer des investissements non plus.

Un prix d'interconnexion fixé par règlement, un prix que tout le monde peut voir, un prix transparent que les gens connaissent au moment où ils planifient leurs activités et négocient leur participation avec des transporteurs locaux et correspondants et tous les autres intervenants, c'est beaucoup plus pratique. Au-delà de ce rayon, je le répète, tout dépend de la mesure dans laquelle les transporteurs correspondants sont prêts à soutenir la concurrence. Dans cette optique, le régime d'interconnexion de longue distance présente moins de restrictions que les prix de ligne concurrentiels. Personnellement, je pense qu'il s'agit là d'un débat abstrait parce qu'aucun des deux n'offre un énorme avantage dans l'environnement actuel.

[Français]

M. Robert Aubin: Les autres témoins partagent-ils cette opinion? Souhaitez-vous ajouter quelque chose sur cette question?

[Traduction]

M. Perry Pellerin: En Saskatchewan, surtout dans le cas de certains des expéditeurs de grains qui utilisent les chemins de fer secondaires, le projet de loi C-30 permettrait à de nouvelles entreprises d'utiliser nos lignes secondaires pour avoir accès à d'autres chemins de fer de catégorie 1. De la manière dont le système est actuellement structuré, je pense qu'une jeune entreprise hésiterait à miser sur les chemins de fer secondaires, parce que vous pourriez également avoir accès à la zone des 30 kilomètres pour vous prévaloir de ces options.

Pour être franc avec vous, je vous aurais répondu que si nous n'avions pas le projet de loi C-30, celui-ci est pire. Je préférerais ne pas l'avoir du tout, comparativement à ce que nous avons avant, si vous comprenez.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

J'ai aussi été interpellé par une déclaration que vous avez faite en ouverture. Toutes les fois que le ministre est venu nous rencontrer, il nous a parlé de l'importance d'harmoniser nos façons de faire et nos lois avec celles du marché américain, puisque les États-Unis sont notre principal exportateur, mais parfois aussi avec celles du marché européen. Vous me dites maintenant que, dans le signalement des données, on passe complètement à côté. Selon ce que j'ai compris de votre intervention, nous serions à des années-lumière de ce que font les Américains, tellement les données recueillies sont agrégées et indéfinissables.

Si c'est le cas, que proposez-vous pour que les données soient utiles?

• (1435)

[Traduction]

Mme Lucia Stuhldreier: Oui. Les différences étaient attribuables aux rapports de rendement des chemins de fer dans le réseau américain, et cela comprend le CN et le CP pour ce qui est de leurs activités aux États-Unis. Ce sont les données que ces compagnies déclarent chaque semaine ou chaque mois. En l'espace d'une semaine, ces données sont publiées sur le site Web de la Surface Transportation Board, pour chaque compagnie ferroviaire, et pour 23 produits différents. Le compte des wagons est différent selon qu'il s'agit de pâtes et papiers, de produits forestiers, de charbon, de potasse ou de tout autre produit. Il y a 23 catégories distinctes.

Pour nous, c'est vraiment le niveau minimal d'information dont nous avons besoin et, en raison de la taille du pays et du fait que le CN et le CP exercent leurs activités d'un bout à l'autre, nous

aimerions que cela se fasse pour chaque chemin de fer et à une échelle géographique plus détaillée. Autrement, ça ne sert à rien.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Graham.

M. David de Burgh Graham: Je pense que vous avez presque tous entendu les témoignages livrés en matinée. Ma première question porte sur les clients captifs. Les grandes compagnies de chemin de fer ont laissé entendre que si vous avez accès à des camions, vous n'êtes donc pas captifs. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Kevin Auch: Nous avons également accès à des avions, mais ce serait un moyen très peu efficace pour expédier nos produits. Le chemin de fer demeure le moyen le plus économique pour acheminer des marchandises en vrac. Quant aux céréales, le transport par camion vers la côte n'est pas une option. Ce serait beaucoup trop cher. Dans un environnement de monopole sans concurrence, la seule façon d'empêcher un transporteur en situation de monopole d'exiger le prix le plus élevé possible, c'est d'imposer une réglementation. Dans un monde idéal, la concurrence ferait en sorte que les gains en productivité seraient investis dans le système.

Pour les producteurs de grains, le transport par camion vers la côte n'est pas une solution.

M. David Montpetit: C'est la même chose pour tous les autres groupes de marchandises. Si vous exploitez une mine, par exemple, disons une mine de charbon qui produit deux millions de tonnes par année, cela signifierait que vous devriez faire partir un camion vers la côte presque toutes les 30 secondes, 24 heures sur 24, tous les jours de l'année, à partir d'une mine située en Colombie-Britannique ou dans le nord-ouest de la Saskatchewan. Cela vous donnera littéralement le tournis. Cela n'a aucun sens.

M. David de Burgh Graham: Combien de camions un wagon moyen peut-il remplacer?

M. David Montpetit: Tout dépend de la taille du wagon. Je dirais deux ou trois camions, selon les marchandises transportées. Vous pouvez me corriger si je fais erreur. Un camion peut avoir une capacité de 40 ou 45 tonnes métriques. Un wagon peut en avoir une 100 à 108, peut-être.

M. David de Burgh Graham: À moins d'avoir un Schnabel qui peut transporter une charge extraordinaire.

Ces règles s'appliquent aux chemins de fer sous réglementation fédérale. Je suppose, monsieur Pellerin, que ce n'est pas le cas de la plupart de vos chemins de fer. Quelles sont les répercussions sur vos chemins de fer?

M. Perry Pellerin: Tous nos chemins de fer secondaires sont encore reliés aux chemins de fer sous réglementation fédérale. C'est pour cette raison que nous nous intéressons à la structure tarifaire. Si l'écart des prix se creuse entre nos chemins de fer secondaires et ceux de la catégorie 1, il nous est alors plus difficile de soutenir la concurrence. Voilà ce qui nous préoccupe tous. Les décisions que le gouvernement prend aujourd'hui auront un impact sur nous, même si nous ne sommes pas sous réglementation fédérale.

M. David de Burgh Graham: Monsieur Pellerin, avez-vous déjà fait partie du personnel itinérant?

M. Perry Pellerin: Oui, j'ai débuté ma carrière au CN et j'y ai travaillé pendant 22 ans.

M. David de Burgh Graham: Comme vous avez de l'expérience en cabine, pensez-vous que les règles relatives aux enregistreurs audio-vidéo de locomotive, l'option à l'étude, s'appliquent aux exploitants de chemins de fer secondaires?

M. Perry Pellerin: Non. Je dirais que pour les chemins de fer secondaires... Nous avons travaillé avec Transports. Je pense que l'application de ces règles devrait être basée sur... Bon nombre des trains qui circulent sur nos lignes secondaires roulent à une quinzaine de kilomètres à l'heure. Nous pouvons faire des photos à cette vitesse, pas besoin d'avoir une caméra.

L'autre point que j'aimerais soulever rapidement à ce sujet, c'est que selon certaines statistiques fournies ce matin, 53 % des incidents sont attribuables à une erreur humaine. Sur les lignes secondaires, du moins sur celles que je représente, la voie est la cause de la totalité des incidents et aucun n'est attribuable à une erreur humaine. Ce n'est donc pas vraiment une nécessité pour les lignes secondaires, surtout en raison de nos vitesses et de la manière dont nous gérons notre trafic.

• (1440)

M. David de Burgh Graham: Je comprends.

Le CN et le CP ont des ratios d'exploitation variant entre 50 et 60 %. Quel est le taux d'exploitation type pour l'une de vos lignes secondaires?

M. Perry Pellerin: Il est probablement d'environ 98 %. Je suis gêné de le dire à voix haute.

La caractéristique des lignes secondaires, c'est que nos actionnaires sont les municipalités et les agriculteurs que nous représentons. L'argent est réinvesti directement dans le réseau. Nous ne nous préoccupons pas trop du prix des actions ni des marges de profit. Ce qui nous préoccupe, c'est la sécurité et la prestation des services.

M. David de Burgh Graham: Je comprends.

Ces dernières années, le CN a racheté un grand nombre de voies ferrées secondaires partout au pays. Que pensez-vous de cela?

M. Perry Pellerin: Dans certains cas, peut-être que l'achat de lignes secondaires permet initialement d'atteindre certains endroits. Le boom pétrolier a incité beaucoup de gens à changer d'idée. Les chemins de fer de catégorie 1 possédaient quelques lignes ferroviaires qu'ils auraient bien voulu avoir conservées. En Saskatchewan, ils voudraient bien en reprendre deux ou trois si cela était possible.

M. David de Burgh Graham: S'ils les reprenaient, croyez-vous qu'ils les exploiteraient de la même manière qu'ils le sont maintenant?

M. Perry Pellerin: Une chose est sûre, c'est que s'ils les reprenaient, ils pourraient y investir plus de capitaux. Mais le client de cette ligne devrait négocier le niveau de service, par exemple.

M. David de Burgh Graham: Très bien.

J'ai encore une dernière brève question. Je pense avoir épuisé mon temps de parole. Pouvez-vous nous expliquer plus en détail pourquoi les chemins de fer secondaires sont capables d'acheminer un wagon complet pour 650 \$, tandis que les grandes compagnies facturent 2 000 \$ pour le même chargement, qu'elles sont moins efficaces et qu'elles ne veulent pas le faire.

M. Perry Pellerin: À mon avis, cela s'explique en partie par le fait que nous préservons la compétitivité de nos clients. Nous facturons ce que cela nous coûte.

L'intéressant dans tout cela, c'est que certains des prix que nous facturons ont été initialement établis par nos partenaires de

catégorie 1, dont nous étions une division. C'est donc tout ce que nous avons obtenu. Nos clients étaient habitués à utiliser cette portion. Si nous avions augmenté le prix, nous aurions joué le rôle du méchant. En fait, notre problème sur bon nombre de lignes secondaires, c'est que nous pouvions faire de l'argent. Il suffisait de trouver le moyen d'augmenter le volume. Nous devons travailler là-dessus. Nous avons pris un gros coup du côté des wagons de producteurs. Actuellement, il est impossible d'envoyer un wagon de producteurs vers l'Ouest canadien. Ce n'est pas bon. C'est pour l'exportation.

M. David de Burgh Graham: Merci.

M. Perry Pellerin: Je savais que vous feriez cela.

La présidente: C'est à vous, monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup.

Je vais d'abord m'adresser à la WCSC.

Dans votre allocution d'ouverture, vous avez brièvement dit que vous aviez besoin de données plus détaillées, par produit ou autrement, pour prendre vos décisions quotidiennes. Je ne vous ai pas bien saisi, je pense. Vous nous avez donné un bloc compact de renseignements, au demeurant fort utiles. Pourriez-vous me donner plus de détails? De quelle manière le fait d'avoir en main les données transparentes que vous souhaitez avoir vous aiderait-il à négocier de bons prix et à vous assurer que le chemin de fer est exploité de manière efficace?

Mme Lucia Stuhldreier: Je vais vous donner une partie de la réponse. Supposons que vous êtes un expéditeur de produits forestiers et que vous négociez avec le chemin de fer. Il se peut que vous ne soyez pas satisfait du service offert. Vous expédiez des pâtes et papiers dans des wagons couverts et vous avez en main des données générales quant au nombre de wagons en circulation dans l'ensemble du réseau transportant votre produit, des produits similaires expédiés à partir de l'autre bout du pays, et un lot d'autres produits en vrac, mais vous n'avez aucune idée si le nombre de wagons généralement disponibles dans le réseau a été réduit. Il y a une pénurie de wagons dans ce secteur en particulier et un certain nombre de membres de la WCSC travaillent dans ce secteur.

Il n'y a pas de données transparentes vous permettant de savoir si la capacité établie par les chemins de fer a été réduite. Vous ne pouvez pas savoir si la pénurie s'applique seulement à vous, ou si elle se produit à la grandeur du réseau. Vous ne pouvez pas savoir si les producteurs de métaux obtiennent plus de wagons que votre secteur. Il n'y a aucune donnée à ce sujet. Vous ne savez pas où sont ces wagons.

Par exemple, s'il y a une série de wagons à un moment précis dans une région donnée et que vous constatez que des wagons ne semblent pas circuler, cela peut vous inciter à expédier ailleurs, là où la circulation est peut-être plus fluide. Les données ne sont pas suffisamment détaillées.

• (1445)

M. David Montpetit: Nous n'avons pas une vue d'ensemble du réseau. Nous n'avons pas cette possibilité. Nous n'avons pas les outils nécessaires ni toutes les autres données. C'est pourtant notre outil de travail. Nous n'avons aucun autre moyen d'investiguer ou de vérifier par nous-mêmes. Si le service a été transféré d'un côté ou interrompu à l'autre, nous n'avons aucun moyen de le savoir. Les données nous permettraient de savoir. Elles nous aident à avoir une meilleure vue d'ensemble du réseau.

M. Sean Fraser: Bien sûr.

Je suis curieux d'en savoir plus sur le mécanisme de règlement des différends envisagé en cas de non-respect des obligations de service. Croyez-vous que l'arbitrage des propositions finales soit un moyen efficace de régler ce genre de différends? Existe-t-il un meilleur moyen de procéder, ou est-ce une amélioration par rapport au mécanisme que nous avions auparavant?

Mme Lucia Stuhldreier: L'arbitrage des propositions finales est un mécanisme tourné vers l'avenir. Il ne règle pas vraiment directement un problème antérieur lié au service. La plupart du temps, ce genre d'arbitrage porte surtout sur les prix. Vous pouvez y ajouter d'autres conditions, mais plus il y en a, plus le processus se complique. Il est déjà assez complexe pour commencer. Vous pouvez dorénavant l'utiliser pour établir certaines conditions, comme vous pourriez le faire au moyen des dispositions des ententes sur les niveaux de service.

Mais pour ce qui est de régler des problèmes antérieurs, il n'y a que mécanisme de plaintes, le mécanisme de plaintes liées au niveau de service prévu à l'article 116.

M. Sean Fraser: Bien sûr.

Permettez-moi de passer du coq à l'âne un instant. La plupart des témoignages que nous avons entendus aujourd'hui concernaient l'interconnexion; les chemins de fer de catégorie 1 nous ont dit, en gros, que nous allions compliquer les choses et que cela les forcerait à céder leurs entreprises à des concurrents.

Êtes-vous d'accord avec cela? Le véritable impact n'est-il pas plutôt que cela ferait une place à la concurrence à la table des négociations, ce qui va obliger les grandes compagnies à proposer des prix plus flexibles dans la mesure où vous proposez des prix raisonnablement conformes à ceux du marché?

Mme Lucia Stuhldreier: À ma connaissance, aucun expéditeur n'aurait l'idée d'amorcer un processus de plainte ou de recourir à un processus réglementaire. Ce sont des gens d'affaires et ils préfèrent toujours essayer de négocier une entente.

Ces recours sont en partie utiles parce qu'ils offrent, comme l'a mentionné David plus tôt, une sorte de garantie dans un environnement où vous n'avez pas la possibilité de dire: « Ok, je n'ai pas envie de faire affaire avec vous, je n'aime pas vos conditions. Je vais aller voir votre concurrent ». C'est impossible ou c'est uniquement possible pour une petite partie de notre clientèle. Le seul fait que ce recours existe et qu'il soit accessible donne le même résultat pour de nombreux expéditeurs. Il est tout aussi important pour le mécanisme de négociation que ce recours existe et soit accessible que ce l'est pour quelqu'un qui veut acheminer des marchandises en vertu d'un arrêté d'interconnexion.

M. Sean Fraser: Qu'on l'utilise ou non.

Mme Lucia Stuhldreier: C'est exact.

M. Sean Fraser: Monsieur Auch, vous avez parlé...

La présidente: Vous avez 20 secondes.

Merci beaucoup.

Monsieur Shields.

M. Martin Shields: Je vous remercie, madame la présidente.

Je m'adresse à l'Alberta Wheat Commission. Vous avez brièvement parlé du flux de trésorerie. Puisque vous avez soulevé la question, pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet?

M. Kevin Auch: En 2013, par exemple, lorsque le niveau de service était absolument déplorable, nous avons eu une récolte très abondante. Les agriculteurs avaient signé des contrats pour la

livraison de leurs produits et, en raison des retards dans le transport ferroviaire, certains contrats n'ont pu être honorés ou les marchandises ont été livrées avec plusieurs mois de retard. C'est six ou huit mois plus tard que les contrats ont été honorés.

Même si nous avons signé un contrat, la compagnie céréalière nous paiera qu'au moment de la livraison. Cela se répercute sur notre flux de trésorerie. Nous avons un contrat. Nous planifions notre flux de trésorerie. Nous avons des paiements à faire. Nous devons payer les intrants que nous utilisons pour nos cultures et nous signons ces contrats pour générer des recettes. L'an dernier, les retards ont été terribles.

M. Martin Shields: Est-il encore possible que le problème de 2013 se reproduise?

M. Kevin Auch: Nous ne cultivons pas moins que cette année-là. La tendance en matière de production agricole est à la hausse. Nous produisons davantage et plus efficacement. Si vous regardez le prix réel du grain, vous constaterez qu'il est le même aujourd'hui qu'en 1981. La seule façon de faire de l'argent, c'est d'accroître notre production de manière plus efficace.

Si les tendances actuelles se maintiennent, la production de grain ne risque pas de diminuer.

● (1450)

M. Martin Shields: Vous pouvez donc avoir ce problème de flux de trésorerie à n'importe quel moment?

M. Kevin Auch: Oui.

M. Martin Shields: Autrement dit, vos recettes n'arrivent pas au même moment d'une année à l'autre, mais vous devez payer vos factures quand même et reporter vos liquidités sur une autre année. C'est tout un défi.

On a soulevé à plusieurs reprises la question des données. Votre organisation a-t-elle un problème à cet égard?

M. Kevin Auch: Cela aide les gens à qui nous vendons nos produits. Nous avons entendu leurs témoignages. Les élévateurs à grains achètent notre grain et l'expédient à nos clients exportateurs. C'est donc important pour eux, et pour nous aussi.

M. Martin Shields: D'accord, je vais revenir aux données à nouveau. Je sais que vous avez souvent répondu à cette question. Il a été difficile de réviser ce processus avec les municipalités, à l'échelle provinciale, et avec la FCM, au niveau fédéral, et d'essayer de convaincre les chemins de fer de nous informer à temps du contenu de leurs wagons qui traversent nos collectivités — parce que ce sont nos pompiers qui s'occupent de cela. Nous aimerions en être informés à temps, au moment du passage des wagons, mais bien entendu, ils préfèrent attendre un mois après leur passage dans les collectivités avant de nous en informer.

Pour vous, les données que vous exigez des entreprises concernent les délais, les marchandises en stock et les expéditions: c'est ainsi que les choses ont toujours été. J'apporte l'inventaire aujourd'hui; je ne laisse pas les marchandises stockées ici pendant un mois, je dois aussi les expédier à temps. Est-ce de cet aspect de vos activités dont vous parlez? Notre industrie est en pleine mutation, c'est donc un aspect important.

M. David Montpetit: Vous demandez un changement qui, en réalité, va plus loin que ce que nous demandons nous-mêmes. Nous demandons des données et nous recommandons un délai de sept jours au lieu de trois semaines. Nous essayons d'améliorer ce délai. Vous demandez un changement immédiat; ce sont des données fluides.

En fin de compte, ce serait génial d'avoir ces données. Pour le moment, nous en sommes probablement au stade des premiers pas. Ensuite, nous passerons aux stades de la marche, de la course et du sprint. Nous voulons apprendre à marcher avant de sprinter, mais j'aimerais bien que nous y arrivions parce que nous aurions alors des données en temps réel, par exemple, sur ce qui est important pour nous et notre communauté. Nous aurions accès à des données en temps réel sur l'endroit où se trouvent nos wagons. Nous aimerions vraiment que notre groupe ait accès à des ensembles très différents de données, mais il ne faut pas brûler les étapes.

Pour commencer, je pense qu'il serait approprié d'utiliser le modèle de base américain pour notre région. En fin de compte, je suis d'accord avec vous.

M. Martin Shields: Mais si vous bâtissez une économie et si vous voulez la faire avancer, vu notre vaste étendue, n'est-ce pas dans cette direction que nous devrions aller?

M. David Montpetit: Tout à fait. Je ne vous contredis pas pour l'instant.

M. Martin Shields: Si nous voulons faire concurrence à ce qui est en train d'émerger de l'autre côté du Pacifique, que se passera-t-il si nous ne prenons pas ces mesures?

M. David Montpetit: Plusieurs autres pays et différents autres modes de transport fournissent des données en temps réel. C'est un fait et c'est ce à quoi nous devons nous mesurer.

Je ne cesse de répéter à notre groupe que nous devons songer à faire concurrence à l'échelle internationale, pas à l'échelle locale ou générale. Nous devons adopter une perspective plus large. Je suis d'accord avec vous.

M. Martin Shields: Vous avez parlé de ce qui manquait dans le projet de loi, soit l'examen ministériel des modifications, qui était auparavant prévu à la loi. Vous dites qu'il n'y a pas de disposition à cet égard cette fois-ci.

M. David Montpetit: Désolé, parlez-vous des capacités d'enquête, de ce genre de choses?

M. Martin Shields: Non, je parle de l'examen des modifications qui, d'après ce que vous venez de dire, n'est pas mentionné dans le projet de loi.

M. David Montpetit: D'accord.

Mme Lucia Stuhldreier: Je peux répondre.

En 1996, lors de l'adoption de la LTC, une disposition prévoyait un examen obligatoire de la loi dans le cadre d'un certain délai. Je ne me rappelle plus exactement du délai, mais par la suite, chaque fois que des modifications majeures étaient apportées à la loi, on faisait une mise à jour. Il y avait également un autre délai de prévu pour l'examen de l'application de la loi.

Cette fois-ci, il semble y avoir une grande divergence d'opinions, surtout en ce qui concerne l'interconnexion de longue distance. Nous pensons que cela ne sera pas d'une grande utilité pour nos membres. Les chemins de fer semblent s'en préoccuper vivement. Il se peut que quelques expéditeurs y aient recours. Nous pensons que les décideurs politiques pourront se servir de ce mécanisme pour savoir qui l'utilise et comment et...

M. Martin Shields: Mais il n'est pas prévu.

Mme Lucia Stuhldreier: Il ne l'est pas.

M. Martin Shields: Savez-vous si on l'a déjà utilisé dans le passé et si des corrections ont déjà été apportées? Est-ce que des

modifications ont été apportées dans le passé lorsque ce mécanisme était en vigueur?

Mme Lucia Stuhldreier: Le dernier examen a été mené par M. Emerson. Il recommande un processus plus stable et permanent, mais nous croyons qu'il devrait y avoir au moins une disposition ou un engagement prévoyant un nouvel examen de la loi, pour voir si elle fonctionne bien, ou si elle fonctionne tout court.

• (1455)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: J'aimerais parler du cycle décisionnel prévu à la LTC. M. Montpetit a dit, ou c'était peut-être vous madame Stuhldreier, que le délai d'attente pour rendre une décision en vertu de la LTC sur une question risque d'avoir des effets néfastes pour l'expéditeur. Pouvez-vous nous donner un exemple d'effet néfaste attribuable à un délai?

Mme Lucia Stuhldreier: Il y a toujours plusieurs facteurs en jeu. Il existe certainement des exemples dans le passé d'un expéditeur qui s'est plaint à plusieurs reprises auprès de l'Office du service qu'il recevait et du nombre insuffisant de wagons pour acheminer, si ma mémoire est bonne, des cultures spéciales de la Saskatchewan. Chaque plainte a suivi le processus complet, mais l'expéditeur s'est finalement retiré des affaires. Il y a probablement de nombreux facteurs contributifs.

Pendant la durée du processus, qui s'échelonne sur plusieurs mois, il se peut que la compagnie de chemin de fer renforce ses activités parce qu'elle est sous surveillance, mais il se peut également qu'il y ait de multiples combinaisons origine-destination. Tout dépend de l'expéditeur. Beaucoup de choses peuvent mal tourner et empêcher l'expéditeur d'acheminer ses biens sur le marché.

M. Ken Hardie: De la même manière, vous avez mentionné des exemples ou des situations où, à cause de la nature non compétitive qui nous a été décrite entre les deux chemins de fer au Canada, les frais d'expédition ont grandement augmenté. Pouvez-vous me donner un exemple flagrant d'une forte hausse de prix attribuable à l'absence de concurrence?

Mme Lucia Stuhldreier: Pour des raisons évidentes, je ne peux citer de noms. Je vais vous présenter les choses ainsi.

Il ne serait pas impossible qu'un chemin de fer détenant un pouvoir de marché dise à un expéditeur: « Vous pouvez avoir un contrat de cinq ans avec des hausses de 15 %, 15 %, 5 %, 9 % ou un taux de cet ordre, ou vous pouvez expédier vos marchandises sans contrat et nous vous imposerons une hausse de 50 % l'année prochaine ».

M. Ken Hardie: C'est arrivé?

Mme Lucia Stuhldreier: Oui, c'est arrivé.

M. Ken Hardie: D'accord. Ce serait bien d'avoir un exemple précis.

Mme Lucia Stuhldreier: Je suis désolée, mais je ne peux pas divulguer ces informations.

M. Ken Hardie: Bien. Parlons alors de l'interconnexion de longue distance. À première vue, il semblerait que non seulement nous donnions accès à de plus grandes distances, mais que nous permettions également à un plus grand nombre de clients d'en profiter.

Selon ce que j'ai entendu, comme les expéditeurs doivent utiliser la ligne de chemin de fer concurrente la plus proche, ils peuvent se retrouver à envoyer leur marchandise dans la mauvaise direction, ou la ligne de chemin de fer ne se rend pas à la destination voulue, ou encore, le point de correspondance le plus proche n'a pas nécessairement la capacité requise. Ce sont là trois problèmes qui ont été énoncés.

Dans ce genre de situations, peut-on réellement parler d'option concurrente si cela ne fonctionne tout simplement pas? Je me demande seulement si la définition subjective de « concurrente » ne fait pas que nous embrouiller. À mon avis, cela ne semble pas être une option concurrente.

M. David Montpetit: Ça ne l'est pas.

Mme Lucia Stuhldreier: Ça ne l'est pas.

M. Ken Hardie: Donc, l'option concurrente pourrait en fait être le point de correspondance qui est à tout point conforme au projet de loi, même s'il n'est pas le point le plus proche. Très bien.

J'ai une autre question, au sujet des données. Vous avez indiqué que les exploitants canadiens doivent, aux États-Unis, satisfaire à des exigences différentes en matière de données, et qu'ils sont en mesure d'y répondre dans des délais beaucoup plus courts que ceux prévus ici. Nous savons qu'ils peuvent le faire.

Y a-t-il d'autres choses que les exploitants canadiens sont tenus de faire aux États-Unis, mais pas ici, et que vous souhaiteriez qu'ils fassent au Canada?

• (1500)

M. David Montpetit: Je ne peux franchement pas répondre à cette question. Toutefois, ce que je peux dire, c'est que s'ils sont en mesure de fournir des données aux États-Unis, il n'y a aucune raison pour qu'ils ne puissent pas le faire ici.

M. Ken Hardie: Exact. Mais c'est un exemple de ce qu'ils font. Je me demandais simplement s'il n'y avait pas d'autres choses, pas nécessairement en lien avec les données.

M. David Montpetit: D'accord.

Mme Lucia Stuhldreier: Il y a d'autres choses. Nous avons limité nos réflexions aux mesures du service et du rendement. Aux États-Unis, il y a beaucoup plus de données d'ordre financier disponibles qu'au Canada. Nous avons des renseignements sur ce genre de choses.

La présidente: Monsieur Blaney.

[Français]

L'hon. Steven Blaney (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Bonjour. Je suis de passage au Comité.

Une chose m'a frappé dans les commentaires de M. Pellerin. On avait un bon projet de loi, c'est-à-dire le projet de loi C-30 présenté par les conservateurs, notamment pour ce que vous appelez l'interconnexion. Là, on arrive avec un ramassis libéral qui va avoir des conséquences sur les petites entreprises et menacer des emplois.

[Traduction]

Ma première question s'adresse à Mme Stuhldreier. J'espère avoir correctement prononcé son nom.

Mme Lucia Stuhldreier: C'était très bien.

L'hon. Steven Blaney: Vous avez souligné que le projet de loi libéral aurait des répercussions négatives sur le Québec en ce qui a

trait aux exemptions dans les corridors. Pouvez-vous expliquer un peu plus en détail la situation?

Mme Lucia Stuhldreier: Je n'ai pas apporté mon atlas des chemins de fer, j'aurais dû. Dans le nord du Québec, il y a quelques lignes de chemin de fer où, pour quitter la ligne afin de se rendre à divers endroits, le trafic doit passer dans un corridor exclu en vertu des dispositions relatives à l'interconnexion de longue distance. Les lignes du CN se raccordant au réseau principal du CN, ou à d'autres transporteurs dans les régions de Montréal et de Québec, sont les seules lignes où il existe un point de correspondance. Certaines régions du Québec peuvent se raccorder à Rouyn-Noranda ou à Val-d'Or, mais il existe des lignes importantes dans le nord du Québec qui n'ont pas cette option. Véritablement, le seul endroit où les expéditeurs peuvent avoir accès à un second transporteur est par l'entremise du corridor. L'interconnexion de longue distance, telle qu'elle est rédigée, ne fonctionne pas.

M. David Montpetit: Cela ressemble beaucoup à la situation en Colombie-Britannique.

L'hon. Steven Blaney: Y a-t-il une façon de corriger ce problème ou d'amender le projet de loi?

M. David Montpetit: Il faudrait que vous supprimiez ces exemptions.

L'hon. Steven Blaney: Devrions-nous recommander de supprimer les exemptions?

Mme Lucia Stuhldreier: Pour régler le problème précis lié aux points de correspondance dans ces corridors, vous pourriez simplement supprimer la mention des points de correspondance dans la description de ces corridors.

M. David Montpetit: Cela la rendrait plus appropriée, possiblement.

L'hon. Steven Blaney: Merci.

Monsieur Pellerin, vous représentez les petites entreprises. Vous travaillez avec des petites et moyennes entreprises. Dans votre exposé, vous avez dit que les mécanismes prévus dans le projet de loi auraient des incidences défavorables sur ces entreprises.

Pourriez-vous nous en dire davantage sur le sujet? C'est un peu inquiétant lorsque vous déclarez que cela pourrait même ruiner certains de vos membres.

M. Perry Pellerin: En fait, le thème du jour, et ce, depuis le début, c'est la concurrence. Pour au moins 12 des 14 chemins de fer sur courtes distances, ces mécanismes réduiraient la concurrence. Essentiellement, ils feraient en sorte que nos clients auraient plus de difficultés à soutenir la concurrence, et cela mettrait les chemins de fer sur courtes distances dans une situation très précaire.

Comme je l'ai souligné à plusieurs reprises, notre problème n'est pas notre capacité de fonctionner. Nous devons nous attaquer à notre capacité d'accroître les volumes. De concert avec nos clients, nous devons être concurrentiels.

L'hon. Steven Blaney: Croyez-vous que ce projet de loi vous aidera à accroître vos volumes?

M. Perry Pellerin: Non. Le libellé actuel, si on le considère du strict point de vue des chemins de fer sur courtes distances, ne prévoit rien qui puisse nous aider.

L'hon. Steven Blaney: C'est décevant. Ce gouvernement prétend vouloir créer des emplois pour la classe moyenne. Vous vous présentez devant nous, et déclarez que cela réduira la concurrence, augmentera les émissions de gaz à effet de serre et nuira à l'économie.

Pouvons-nous corriger cette situation d'une quelconque façon à l'heure actuelle?

• (1505)

M. Perry Pellerin: Je crois que nous devons revenir en arrière et examiner...

L'hon. Steven Blaney: Le projet de loi C-30, le projet de loi conservateur.

M. Perry Pellerin: Il y avait quelques problèmes. Nous sommes également venus ici à quelques reprises pour en discuter. Il n'était pas parfait.

Ce que nous tentons de faire comprendre en nous présentant devant vous, c'est que le projet de loi ne nous aide en rien. Nous sommes venus plusieurs fois à Ottawa pour demander de l'aide. Nous nous trouvons dans une situation très difficile. Nous avons besoin d'un coup de main, et le projet de loi ne nous est d'aucun secours. Nous devons poursuivre les discussions si nous voulons soutenir les chemins de fer sur courtes distances et nos clients qui les utilisent.

L'hon. Steven Blaney: Si vous avez des amendements à suggérer, remettez-les-nous, et nous allons faire notre possible. Certes, nous ne sommes pas majoritaires, mais nous ferons de notre mieux pour vous aider.

M. Perry Pellerin: Merci, monsieur.

L'hon. Steven Blaney: J'ai terminé.

Merci.

La présidente: Merci.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Je vais poursuivre sur la lancée de la personne qui a dit que nous devions continuer la discussion.

Ma question est très claire. Nous sommes en présence d'un projet de loi omnibus qui va dans tous les sens. J'imagine que la charte des passagers ne vous intéresse pas tellement, sauf sur le plan personnel, à titre de consommateur. Nous pourrions aussi parler de cabotage, mais on comprend bien que ce n'est pas non plus votre sujet de prédilection.

Pour ce qui est des dispositions qui vous préoccupent particulièrement, j'aimerais savoir si, à votre avis, le projet de loi C-49 chemine trop vite ou de façon vraiment trop imprécise pour fournir une solution viable à vos problèmes. Je peux formuler la question autrement. Pourriez-vous trouver acceptable le projet de loi C-49 si quelques amendements y étaient apportés, ou considérez-vous qu'il y a loin de la coupe aux lèvres?

[Traduction]

M. David Montpetit: Je voudrais seulement parler au nom de la WCSC.

Nous avons suggéré quelques amendements pour moduler le libellé du projet de loi. À partir du projet de loi en l'état, si les propositions d'améliorations que nous avons faites étaient retenues par le gouvernement et adoptées, nous pourrions améliorer ce texte.

M. Perry Pellerin: Nous devons faire la part des choses, car on y retrouve quelques éléments positifs pour nos clients qui se trouvent loin des chemins de fer sur courtes distances.

On a mentionné plus tôt qu'il y a des inquiétudes même cette année, car le projet de loi n'est pas adopté, et nous avons le sentiment

que rien ne bouge. Nous voulons faire attention de ne pas embourber le processus. Nous disons simplement que, du point de vue des chemins de fer sur courtes distances, il n'y a rien dans le projet de loi qui nous aide à survivre. Nous devons remédier à cette situation. Pouvons-nous le faire? Et cela doit-il faire partie de ce projet de loi? Je ne crois pas.

Je crois que nous devons reconnaître le fait que je ne veux pas que quiconque au sein du gouvernement croit que le projet de loi aide les chemins de fer sur courtes distances. Cela est certain. Peu importe que nous le fassions hors du cadre de ce projet de loi ou dans le cadre de celui-ci, nous sommes prêts à le faire d'une façon ou de l'autre, mais quelque chose doit être fait pour nous aider.

M. Kevin Auch: Alberta Wheat est membre du Groupe de travail sur la logistique des récoltes. Nous avons fait quelques recommandations visant à améliorer le projet de loi. Je crois que si elles sont acceptées, cela fonctionnerait très bien. Le projet de loi contient de bonnes dispositions, comme je l'ai souligné plus tôt, et avec quelques légères modifications comme celles-ci, je crois qu'il pourrait être très viable et rétablirait l'équilibre au sein du système.

Nous avons deux monopoles qui oeuvrent dans le secteur du transport ferroviaire. Je comprends pourquoi nous ne pouvons pas avoir de multiples chemins de fer. Il s'agit d'un grand investissement en infrastructures. Ce que nous recherchons, c'est un moyen de nous rapprocher d'un système concurrentiel. Je crois que ce projet de loi s'engage dans cette voie.

La présidente: Il reste quelques minutes. Est-ce que des membres ont des questions supplémentaires, ou souhaitez vous faire un autre tour de questions? Nous n'avons pas suffisamment de temps pour un autre tour.

Madame Block, est-ce que vous avez une question?

Monsieur Blaney?

M. Badawey a une question.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je voudrais tout d'abord faire remarquer que la session de la semaine dernière a été apolitique. Mais, aujourd'hui, cela a changé, ce qui me donne l'occasion de réagir. Je tiens à faire trois observations sur les commentaires de M. Blaney.

Si, en fait, le projet de loi C-30 était une bonne mesure législative, alors pourquoi le gouvernement précédent a-t-il également ajouté la disposition de temporisation? Seconde observation: pourquoi avons-nous entendu les témoins critiquer haut et fort l'interconnexion de longue distance au cours de l'étude portant sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain? Et, finalement, pourquoi le gouvernement précédent a-t-il également décidé de charger David Emerson de revoir le système et proposé des solutions à long terme comme on a vues dans le projet de loi C-30?

Je suis désolé, mais je devais remettre les pendules à l'heure.

• (1510)

La présidente: Quelle est votre question?

M. Vance Badawey: Ma question est, madame la présidente, ce que je viens de dire.

Mme Kelly Block: Voulez-vous que nous répondions?

M. Vance Badawey: Ce n'est pas moi qui ai commencé.

La présidente: Je surveille l'horloge de près.

M. Vance Badawey: Pour revenir au dialogue constructif que nous avons, j'aimerais beaucoup, monsieur Pellerin, entendre votre opinion. Une fois de plus, la raison pour laquelle nous sommes ici est que, en toute franchise, nous voulons parvenir à un équilibre. Nous voulons garantir que l'équilibre — même si nous avons beaucoup entendu parler des difficultés des chemins de fer principaux, des transporteurs ferroviaires de catégorie 1. Je suis d'accord avec certains d'entre eux, mais en désaccord avec la plupart de ces derniers.

Votre situation comble ce vide. Elle comble le vide pour les personnes les plus importantes, les personnes qui sont notre priorité: les clients, et, bien sûr, elle constitue une plus-value pour les Canadiens.

Je vais poser la même question que M. Blaney a posée, soit que pouvons-nous modifier dans ce projet de loi? Comment pouvons-nous améliorer le projet de loi C-49 et le rendre plus propice pour vous afin que vous puissiez faire partie du rendement ultime que nous avons globalement en ce qui concerne notre économie, qui est de rendre notre système de transport plus solide, système dont vous faites partie?

M. Perry Pellerin: Un aspect que nous n'avons pas soulevé aujourd'hui est le fait que les chemins de fer sur courtes distances n'ont pas certaines des possibilités offertes aux expéditeurs en vertu de la LTC. J'ai eu à convaincre un de nos expéditeurs de s'occuper de ce dossier. Ils ne sont pas toujours ravis de le faire en notre nom. Un bon départ pourrait être d'offrir aux chemins de fer les mêmes possibilités et moyens en vertu de la LTC. Je crois que la LTC régit très bien le système et serait en mesure de nous aider rapidement à certains égards, notamment sur des problèmes tels que ceux liés au service.

Nous offrons à nos clients le transport avec des transporteurs de catégorie 1, et ils restent là pendant 10 jours. Ce n'est pas correct, et nous devons régler ce problème. Nous devons avoir nous-mêmes cette possibilité. Ce serait un bon départ.

M. Vance Badawey: Merci.

La présidente: Je remercie à nouveau nos témoins. Chacun de ces groupes a énormément d'informations précieuses. C'est incroyable. Nous connaissons le projet de loi C-49 sous toutes ses coutures d'ici à ce qu'on le renvoie à la Chambre.

Merci beaucoup.

Nous allons suspendre la séance le temps que le prochain groupe prenne place à la table.

• (1510) _____ (Pause) _____

• (1530)

La présidente: Bien, nous reprenons la séance.

Nous avons plusieurs représentants avec nous. Je leur demanderais de se présenter ainsi que l'organisation qu'ils représentent.

Monsieur Audet, voudriez-vous commencer s'il vous plaît? Veuillez vous présenter.

[Français]

M. Béland Audet (président, Institut en Culture Sécurité Industrielle Mégantic): Je m'appelle Béland Audet et je suis président de l'Institut en Culture Sécurité Industrielle Mégantic, l'ICSIM. Il s'agit d'un organisme que nous avons créé à la suite de la tragédie de 2013. Nous voulons consacrer cet organisme à la formation des premiers répondants en matière de sécurité ferroviaire ainsi qu'à l'instauration d'une culture de la sécurité au sein des

compagnies de chemin de fer, plus particulièrement les chemins de fer d'intérêt local. En effet, ceux-ci ne bénéficient pas de formation sur la culture de la sécurité. Nous voulons également mettre sur pied un volet sur la culture de la sécurité destiné au grand public à Lac-Mégantic.

[Traduction]

La présidente: Souhaitez-vous poursuivre? Vous avez 10 minutes, monsieur Audet. Lac-Mégantic nous intéresse au plus haut point, car c'est le seul endroit où s'est rendu le Comité depuis le début de ses réunions. Nous connaissons votre organisation ainsi que ses souhaits. Nous sommes ravis de vous avoir avec nous aujourd'hui.

Si vous le souhaitez, allez-y et parlez de l'initiative.

[Français]

M. Béland Audet: Comme je le disais plus tôt, nous avons créé cet organisme à la suite de la tragédie de 2013. Ce sont des gens d'affaires locaux qui ont décidé de prendre la situation en main et de tenter de faire ressortir quelque chose de positif de cette tragédie. Nous nous sommes donc associés à des partenaires tels que l'Université de Sherbrooke, le Cégep Beauce-Appalaches, qui est situé dans notre région, et la Commission scolaire des Hauts-Cantons. Ce partenariat va nous permettre de travailler avec des gens se situant à trois différents niveaux d'enseignement. La compagnie de chemin de fer CN et Desjardins comptent également parmi nos partenaires.

Comme vous le savez, il n'y a qu'un seul centre de formation destiné aux premiers répondants au Canada et il s'agit du Justice Institute of British Columbia, le JIBC. Cet institut est situé à Vancouver, plus précisément à Maple Ridge, et offre des services en anglais seulement. Nous voulons créer un centre de formation du même type à Lac-Mégantic, dans l'Est du Canada, et offrir ces services aux francophones ainsi qu'aux anglophones de notre territoire. En effet, comme le Canada est très vaste, il est fort coûteux pour les Québécois, les Ontariens et les gens des provinces de l'Est d'aller suivre de la formation dans l'Ouest, par exemple à Vancouver. À la suite de la tragédie, nous avons ressenti la volonté de créer un centre de ce type à Lac-Mégantic.

Comme vous le disiez plus tôt, madame la présidente, certains membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités sont venus à Lac-Mégantic en juin 2016. L'une des recommandations du Comité était que Transports Canada se joigne à la Ville de Lac-Mégantic pour créer ce centre de formation. Nous sommes ici aujourd'hui pour en parler de nouveau et pour attirer l'attention sur ce projet.

Ce que nous demandons, c'est que Transports Canada uniformise et rende obligatoire la formation des chefs de train et que celle-ci soit dispensée par des organisations accréditées. Nous demandons également que Transports Canada uniformise et rende obligatoire une formation portant précisément sur les risques ferroviaires à l'intention des premiers répondants des localités traversées par une voie ferrée. Comme on le sait, 1 200 villes au Canada sont traversées par un chemin de fer. Or, ces gens ne reçoivent pas la formation nécessaire en matière ferroviaire. C'est donc à cela que nous travaillons.

Nous vous avons fait parvenir un mémoire. Je ne sais pas si tout le monde en a pris connaissance, mais nous pourrions répondre à vos questions concernant ce document.

•(1535)

[Traduction]

La présidente: Malheureusement, la greffière n'a pas reçu le mémoire. Pourriez-vous le renvoyer s'il vous plaît afin que le comité ait l'information?

[Français]

M. Béland Audet: Très bien, je m'occupe de vous envoyer de nouveau ce document.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Johnston.

M. Brad Johnston (directeur général, Logistique et planification, Teck Resources Limited): Merci beaucoup.

Bon après-midi à vous, madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du comité permanent, madame la greffière et madame et messieurs les témoins.

Je m'appelle Brad Johnston. Je suis le directeur général de la logistique et de la planification de Teck Ressources. Aujourd'hui, je suis accompagné de ma collègue Alexa Young, responsable des relations avec le gouvernement fédéral.

Je vous remercie de nous permettre de présenter l'opinion de Teck au sujet du projet de loi C-49. Teck est une entreprise exploitante de ressources diversifiée et fièrement canadienne. Nous comptons plus de 7 000 employés partout au pays. Teck est le principal utilisateur du réseau ferroviaire canadien, et ses exportations vers l'Asie et d'autres marchés représentent près de 5 milliards de dollars par année. Il est donc très important pour nous que le projet de loi favorise un service de transport ferroviaire transparent, équitable et sécuritaire qui répond aux besoins des utilisateurs et des Canadiens.

Tout au long du processus de consultation qui a mené à l'élaboration du projet de loi, Teck s'est efforcée de proposer des solutions équilibrées aux problèmes importants liés au service ferroviaire qui touchent régulièrement tous les secteurs. Les problèmes qui touchent le service ferroviaire depuis longtemps nuisent à notre compétitivité, à la viabilité économique à long terme de notre chaîne d'approvisionnement nationale, ainsi qu'à la réputation du Canada en tant que nation commerçante. À titre d'exemple, au cours des 10 dernières années, les coûts directs engagés par Teck en raison d'interruptions du service ferroviaire ont représenté de 50 à 200 millions de dollars sur des périodes de 18 mois. Ce sont des coûts, bien entendu, que nos compétiteurs internationaux n'ont pas à payer. Essentiellement, nous croyons que la solution est une législation qui favorise les relations commerciales dans un marché sans concurrence, tout en permettant aux chemins de fer de demeurer rentables et souples sur le plan opérationnel. Cette solution profiterait aux chemins de fer, aux expéditeurs et à tous les Canadiens.

Notre solution repose principalement sur le besoin de mettre sur pied une base de données précise, accessible et complète pour le transport ferroviaire de marchandises. Nous avons également proposé une définition d'un service convenable qui tient compte du monopole dans lequel nous oeuvrons. Teck a également présenté ce qui constitue, selon nous, la seule solution viable à long terme au grand déséquilibre de la relation expéditeur-compagnie de chemin de fer, et ce, afin d'introduire une réelle concurrence au sein du marché du transport ferroviaire de marchandises du Canada en accordant les droits de circulation à tous, y compris les expéditeurs.

Qu'entendons-nous par « droits de circulation »? Comme dans le secteur des télécommunications au Canada, nous voulons voir une vraie concurrence au sein du secteur ferroviaire. Autrement dit, nous proposons une solution qui permettrait à de nouveaux joueurs qui répondent aux critères de gérer un chemin de fer. Nous sommes déçus que l'introduction d'une réelle concurrence ne soit pas prévue dans le projet de loi C-49, encore plus que dans le cadre des examens législatifs antérieurs, mais nous sommes satisfaits de la vision audacieuse d'un grand nombre de dispositions, notamment: les nouvelles exigences redditionnelles pour les compagnies de chemin de fer en ce qui a trait aux tarifs, au service et au rendement; une nouvelle définition de service ferroviaire convenable; des recours plus accessibles pour les expéditeurs relativement aux tarifs et aux services et l'interdiction faite aux compagnies de chemin de fer de transférer unilatéralement la responsabilité aux expéditeurs par l'établissement des tarifs.

Nous croyons également que le projet de loi C-49 réussit à répondre aux besoins de tous les intervenants, y compris les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer. Par contre, pour que le projet de loi atteigne son but et qu'un équilibre soit atteint, nous croyons que des modifications mineures doivent être apportées. Les modifications que nous proposons visent à résoudre les problèmes de conception qui auront des conséquences non voulues ou qui ne correspondent simplement pas aux buts du projet de loi. Nos amendements proposés visent également à tenir compte de la réalité selon laquelle, en raison des contraintes associées au fait de dépendre d'un seul chemin de fer pour tous les déplacements de notre charbon destiné aux aciéries et des limites géographiques, certains éléments clés du projet de loi C-49, dont l'objectif est de rééquilibrer la relation expéditeur-compagnie de chemin de fer, ne s'appliqueront pas à certains expéditeurs, dont Teck. À titre d'exemple, les dispositions relatives à l'interconnexion de longue distance n'aideront aucunement nos cinq mines de charbon destiné aux aciéries du sud-est de la Colombie-Britannique, car cette région, et de nombreuses autres, ne sont tout simplement pas visées par ces dispositions. De plus, nos recommandations tiennent compte de l'expérience que possède Teck des processus prévus par la loi.

Quant à la transparence, le projet de loi C-49 donne de solides munitions pour combler les lacunes au chapitre des données sur le niveau de service qui minent actuellement notre système national de transport ferroviaire et qui font en sorte que les décisions commerciales et stratégiques ne sont pas assez éclairées. Cependant, nous croyons que certaines dispositions relatives à la transparence n'atteignent pas l'objectif qui consiste à rendre accessibles les données pertinentes sur le rendement de la chaîne d'approvisionnement. Nous sommes particulièrement préoccupés par le mécanisme de communication des données énoncé au paragraphe 77(2).

•(1540)

Le modèle américain sur lequel le projet de loi est fondé présente des lacunes et ne fournit pas le niveau de fiabilité, de précision et de transparence requis dans le contexte canadien. Tout d'abord, le modèle américain ne repose que sur une partie des données internes des compagnies de chemin de fer, et il n'est pas exact ni complet en ce qui a trait aux expéditions.

De plus, le modèle américain a été élaboré à un moment où la technologie ne permettait pas le stockage et la transmission de grandes quantités de données. En 2017, nous avons les capacités voulues en matière de stockage de données, et une telle restriction n'est plus nécessaire relativement au système des feuilles de route pour l'interconnexion de longue distance énoncé à l'article 76 ni au système relatif au rendement du service dont il est question à l'article 77. Soulignons que les compagnies de chemin de fer recueillent déjà ces données.

Afin que l'on puisse s'assurer que les rapports relatifs au transport ferroviaire des marchandises contiennent des données suffisamment détaillées en ce qui a trait au niveau de service et qu'ils tiennent compte de la réalité canadienne, nous recommandons un amendement qui garantira que les compagnies de chemin de fer fourniront toutes les feuilles de route plutôt que de limiter les obligations en matière de rapports à ce qui est prévu au paragraphe 77(2).

En ce qui a trait à la capacité de l'Office de recueillir des données sur le calcul des frais ferroviaires et de les traiter, nous croyons que le projet de loi renforcera considérablement la capacité de l'Office des transports du Canada de le faire. Ainsi, ses décisions quant au calcul des frais feront en sorte que les tarifs facturés aux expéditeurs seront justes et justifiables. Cela est primordial pour maintenir l'intégrité de l'arbitrage sur la dernière offre, qui constitue le recours pour les expéditeurs contre les compagnies de chemin de fer et leur pouvoir de marché. Cependant, vu le libellé actuel, nous craignons que les expéditeurs n'aient pas accès au calcul des frais ferroviaires, ce qui va à l'encontre de l'un des objectifs du recours.

Dans le cadre du modèle d'arbitrage actuel sur la dernière offre, les arbitres demandent à l'Office une décision quant au calcul des frais seulement si la compagnie de chemin de fer et l'expéditeur acceptent que la demande soit faite. Nous avons cependant remarqué que les compagnies de chemin de fer refusent habituellement de collaborer avec les expéditeurs et s'opposent à la demande. Le projet de loi C-49 doit limiter la capacité d'une compagnie de chemin de fer de refuser ce type de demande. Pour assurer le niveau de transparence et d'accessibilité adéquat afin que les recours prévus soient pertinents, nous recommandons que les expéditeurs aient également accès à une décision de l'Office quant au calcul des frais qui découlent de ce processus.

Quant au niveau de service, nous craignons que le libellé du projet de loi C-49 quant à savoir si une compagnie de chemin de fer a respecté ses obligations en matière de service ne tienne pas compte du déséquilibre entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs, vu le monopole qui existe au Canada. Le paragraphe 116(1.2) du projet de loi C-49 obligerait l'Office à déterminer si une compagnie de chemin de fer s'acquitte de ses obligations en matière de service en tenant compte des besoins et des contraintes de l'expéditeur et de la compagnie de chemin de fer en matière d'exploitation. Le libellé est le même en ce qui a trait aux arbitrages portant sur le niveau de service. Le libellé ne reflète pas la réalité, car pour ce qui est du service qu'une compagnie de chemin de fer peut offrir à ses clients, c'est à la compagnie de chemin de fer de déterminer les ressources à fournir. Ces décisions comprennent l'achat d'actifs, l'embauche de main-d'oeuvre et la construction d'infrastructures, ce qui peut entraîner une ou plusieurs contraintes.

Puisque ces contraintes ne sont déterminées que par le transporteur ferroviaire, il n'est pas approprié qu'elles deviennent un facteur déterminant dans une décision de l'Office. Par conséquent, nous recommandons de supprimer la disposition ou de prévoir l'examen des contraintes.

En guise de conclusion, comme le démontre l'échec des examens législatifs antérieurs touchant le transport ferroviaire de marchandises, malgré de bonnes intentions, la bonne conception des lois est essentielle pour que l'on puisse obtenir les résultats souhaités. Moyennant quelques modifications mineures, le projet de loi permettra de délivrer le Canada du statu quo qui a entraîné des interruptions du service de transport ferroviaire de marchandises à répétitions et mené à une multitude de solutions de fortune qui ont fait des gagnants et des perdants dans toutes les industries au fil des ans.

Encore une fois, en tant que plus grand utilisateur du réseau ferroviaire au Canada, nous croyons que nous avons maintenant l'occasion d'être audacieux et de construire une nouvelle législation du transport ferroviaire de marchandises de renommée mondiale pour le Canada, qui profitera aux expéditeurs, aux compagnies de chemin de fer et à tous les Canadiens. Je vous remercie, et j'ai bien hâte de répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Ballantyne, de l'Association canadienne de gestion du fret.

M. Robert Ballantyne (président, Association canadienne de gestion du fret): Merci de l'occasion de comparaître devant vous.

Depuis 1916, l'AGF représente les intérêts de l'industrie canadienne en matière de fret ferroviaire, routier, maritime et aérien auprès de divers paliers de gouvernement et organismes internationaux. Nous en sommes dans notre 101^e année et, malgré les apparences, je n'étais pas à la première assemblée.

Dans notre témoignage d'aujourd'hui, nous nous attacherons principalement aux modifications du projet de loi C-49 aux articles de la Loi sur les transports du Canada qui concernent les expéditeurs ferroviaires, et nous dirons aussi un mot des modifications proposées à la Loi sur la sécurité ferroviaire et à la Loi sur le cabotage.

Le Canada compte une cinquantaine de chemins de fer, mais l'industrie du fret ferroviaire est dominée par deux transporteurs de catégorie 1, qui pèsent environ 90 % des recettes du fret ferroviaire canadien. Le problème fondamental est qu'il n'y a pas de concurrence efficace dans les chemins de fer, et que les obstacles à l'entrée sont si grands que la situation ne saurait être rectifiée par les seules forces du marché.

Le mieux que l'on puisse faire, donc, c'est d'instaurer un régime juridique et réglementaire qui remplacera une concurrence réelle et rééquilibrera le pouvoir de négociation entre les acheteurs et les vendeurs sur le marché du fret.

Certes, il y a une concurrence limitée entre le CN et le CP dans quelques marchés, essentiellement intermodaux, mais pour de nombreux expéditeurs, le marché ferroviaire est un double monopole plutôt que même un duopole; c'est-à-dire que le CN ou le CP est le seul chemin de fer possible pour les expéditeurs à bien des endroits. Il faut noter que le problème n'est pas que dans l'Ouest canadien. Je tiens à le souligner. Le problème n'est pas que dans l'Ouest canadien; il existe dans l'Est également, y compris dans l'axe Québec-Windsor. Le fret ferroviaire n'est pas un marché concurrentiel normal, comme le reconnaît la législation ferroviaire au Canada depuis 100 ans.

Lors du dépôt du projet de loi C-49, le ministre a dit qu'il vise les objectifs suivants:

Le gouvernement du Canada... a déposé aujourd'hui un projet de loi visant à améliorer l'expérience des voyageurs et à mettre en place un système de fret ferroviaire transparent, équitable, efficace et plus sécuritaire pour faciliter le commerce et la croissance économique.

Le projet de loi C-49 renferme diverses dispositions qui contribueront à l'atteinte de cet objectif. Dans son examen du projet de loi, l'AGF a analysé les changements proposés et les résultats que les expéditeurs en tireront dans la pratique lorsqu'ils voudront en tirer parti. Nos recommandations visent les parties du projet de loi où notre expérience indique que les dispositions, telles qu'elles sont formulées, ne permettront pas d'atteindre les objectifs que s'est fixés le gouvernement.

Mon collègue, M. Hume, présentera les 10 recommandations que nous proposons au sujet des dispositions concernant les expéditeurs et commentera la politique qui sous-tend le projet de loi C-49.

Je devrais mentionner que M. Hume a travaillé aux Contentieux du CN et du CP, et que, ces 23 dernières années, il a mis sur pied une pratique pour représenter les expéditeurs non seulement devant l'Office des transports du Canada, en tirant parti de toutes les dispositions de la loi qui sont actuellement en place, mais aussi devant les tribunaux, jusqu'à la Cour suprême du Canada inclusivement. Il a des perceptions importantes qui lui sont en quelque sorte propres, en ce sens qu'il est une des rares personnes à avoir eu recours à ces dispositions au cours de sa carrière.

À la fin des remarques de M. Hume, s'il nous reste du temps, madame la présidente, nous commenterons très brièvement les changements proposés à la Loi sur la sécurité ferroviaire et à la Loi sur le cabotage.

Forrest.

• (1545)

M. Forrest Hume (conseiller juridique, et associé, DLA Piper (Canada) S.E.N.C.R.L., Association canadienne de gestion du fret): Merci, Bob.

Les recommandations que nous faisons sur les dispositions applicables aux expéditeurs sont résumées dans notre mémoire à partir de la page 25. Comme M. Ballantyne l'a indiqué, les recommandations de l'AGF visent à donner effet aux objectifs de la Loi sur la modernisation des transports tels que nous les voyons.

Nos recommandations concernent les changements proposés aux dispositions relatives au niveau de service; le projet de création d'un remède pour l'interconnexion de longue distance; la nécessité d'accroître les pouvoirs de l'Office en matière d'interconnexion; le dégagement d'un financement suffisant pour l'Office et l'octroi du pouvoir d'agir de sa propre initiative, et par requête *ex parte* s'il y a lieu, pour s'autoriser à partager avec les expéditeurs — et je dis bien « avec les expéditeurs » — l'information fournie par les chemins de fer sur les coûts et les prix raisonnables; la clarification du changement proposé obligeant à déposer une liste de lieux de correspondance; et les changements proposés à l'arbitrage des ententes sur le niveau de service et les modifications à la procédure sommaire pour l'arbitrage sur l'offre finale (AOF).

Après la remise de notre mémoire au Comité, nous avons reçu un exemplaire d'une FAQ de Transports Canada intitulée « Des corridors de commerce aux marchés mondiaux », qui dégage des perceptions sur les enjeux que vise le projet de loi C-49. Malheureusement, le document renferme plusieurs idées fausses qu'il faut corriger.

Ainsi, à la page 11, on peut lire que divers facteurs contribuent à la compétitivité du prix de l'ILD. Cependant, le projet de loi renferme une disposition qui bloque cette compétitivité. Ainsi, le nouveau paragraphe 135(2) interdit à l'Office d'établir le prix plus bas que la moyenne des recettes par tonne-kilomètre pour un transport comparable qui est effectué par le transporteur local. Cela signifie

que le prix sera nécessairement non concurrentiel par rapport aux autres recettes pour le transport comparable qui sont inférieures à la moyenne.

Le document précise à plusieurs endroits que les dispositions ILD donnent à l'Office le pouvoir discrétionnaire de définir quel transport est comparable. Ce faisant, par contre, l'Office est restreint dans l'établissement d'un prix concurrentiel par application du paragraphe 135(2).

Notre recommandation pour corriger le problème est double. En premier lieu, il faut préciser au paragraphe 135(2) que l'Office n'établit pas de prix qui est supérieur — et non pas inférieur — à la moyenne par tonne-kilomètre pour un transport comparable qu'effectue le transporteur local.

En second lieu, il faut amender l'article pour obliger l'Office à établir le prix en se fondant sur les prix consentis aux expéditeurs qui ont accès à deux ou plusieurs chemins de fer au point d'origine. S'il n'y a pas de prix concurrentiel, c'est-à-dire de prix qui donne accès à deux ou plusieurs chemins de fer à l'origine, l'Office devrait être tenu de fixer le prix en régie intéressée. Ainsi, les prix seraient établis à partir de prix concurrentiels, plutôt que d'un menu de prix sur un marché captif. Je reviendrai plus loin sur la « régie intéressée », car je crois savoir que c'est un enjeu qui peut prêter à controverse pour vous.

À la page 11, la FAQ mentionne de nombreuses exclusions ILD dans le projet de loi, et les justifie en citant des problèmes possibles de congestion et la difficulté d'imputer la responsabilité pour certaines matières dangereuses. En toute déférence, madame la présidente, et membres du Comité, ces craintes sont sans fondement aucun.

• (1550)

Pourquoi le remède ILD, un remède concurrentiel, devrait-il être hors de la portée de grands groupes d'expéditeurs? Pourquoi devrait-il être discriminatoire à l'endroit des expéditeurs à cause du point d'origine ou du type des marchandises expédiées? Comment tout cela s'aligne-t-il sur notre politique nationale des transports?

Dans un sommaire de nos exclusions, à la page 12, la FAQ renvoie les expéditeurs exclus à d'autres remèdes puisque l'accès à l'ILD leur est refusé. Voilà qui n'est pas rassurant et qui est loin de témoigner de l'efficacité du remède. Nous recommandons d'éliminer les exclusions pour l'ILD.

À la page 7, la FAQ énonce que l'interconnexion étendue a démontré que les chemins de fer peuvent soutenir et soutiennent effectivement la concurrence pour le transport dans les divers réseaux des transporteurs, ce qui donne de la marge de négociation aux expéditeurs. On s'attend de même que l'ILD stimule ce genre de concurrence.

Cependant, la comparaison entre l'interconnexion étendue et l'ILD ne se prête pas à la comparaison. Le prix de l'interconnexion étendue...

La présidente: Désolée de vous interrompre, mais le Comité a une foule de questions, et chaque membre ne dispose que de 10 minutes. Je suis sûre que les précieux renseignements que vous avez entre les mains nous seront transmis dans les réponses aux questions que nombre de membres auront à poser. Nous devons passer aux questions, en commençant par Mme Block.

• (1555)

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je tiens à remercier tous nos témoins de leur présence. La journée, déjà longue, est loin d'être finie, mais je vous suis certainement reconnaissante de tout ce que nous avons entendu aujourd'hui.

C'est à vous, monsieur Johnston, et à vous, madame Young, que je poserai d'abord certaines questions au sujet de votre exposé. J'ai pris connaissance du document que vous avez distribué. Vous dites dans votre conclusion que le plan approprié du projet de loi C-49 aidera le Canada à s'éloigner d'un statu quo qui a été la cause d'échecs constants du service ferroviaire, qui a entaché la réputation du Canada dans le monde comme pays de commerce, qui est à l'origine de la prolifération de politiques palliatives ne reposant pas sur des éléments probants, et qui a fait des gagnants et des perdants entre les industries au fil des ans.

Je ne sais pas trop si vous avez dit que le projet de loi C-49 traduit une vision audacieuse. Je veux vous donner l'occasion de parler peut-être de certains passages du projet de loi C-49 où vous voyez cette vision audacieuse. De même, je voudrais vous entendre commenter la création des axes dans le projet de loi C-49. Je ne sais pas trop si c'est ce dont vous parliez lorsque vous avez mentionné les cinq régions qui n'allaient pas pouvoir accéder à l'interconnexion de longue distance ou qui n'allaient pas pouvoir utiliser ces remèdes. Je me demande si vous pourriez parler de cela également.

M. Brad Johnston: Je prenais des notes pendant votre question, car vous avez soulevé bien des points. Si j'en oublie, rappelez-les-moi.

Mme Kelly Block: Oui bien sûr.

M. Brad Johnston: Tout d'abord, je parlerai de l'exclusion parce que vous en avez fait mention. Teck est le deuxième exportateur mondial de charbon sidérurgique. Notre principal concurrent est en Australie. Nous avons des clients dans le monde entier, soit en Chine, en Asie, en Amérique du Nord et du Sud, et en Europe. Essentiellement, les exclusions géographiques pour l'interconnexion de longue distance priveront nos cinq mines de charbon sidérurgique dans le sud-est de la Colombie-Britannique de la possibilité d'utiliser ce remède. Selon la version actuelle du projet de loi, cela ne sera même pas une option pour nous.

De fait, nous sommes d'avis que cela servira à nous rendre davantage captif du transporteur, qui, dans le cas qui nous occupe, se trouve être le CP, pour ces mines. Les exportations sont d'environ 28 millions de tonnes par an. J'ai dit que nous sommes le premier utilisateur des chemins de fer au pays, comme entreprise, pas pour les marchandises, mais comme entreprise.

Donc, oui, l'interconnexion de longue distance dans le projet de loi ne sera pas un remède pour nous. Nous continuerons de recourir à des choses comme l'arbitrage sur l'offre finale.

Cela répond-il à cette partie de la question?

Mme Kelly Block: Oui, en effet. Merci.

M. Brad Johnston: Nous serions d'avis, je suppose, que les décideurs ou les utilisateurs actuels tentent de mener leurs différentes activités dans un vide d'information. C'est essentiellement parce qu'il n'existe tout simplement pas de système cohérent ou rationnel de mesure du transport des marchandises au Canada — comme le système de feuilles de route.

La transition vers un régime de données est un élément de cette vision, et nous applaudissons à cette mesure, convaincus que nous allons dans la bonne direction, mais, avec la formulation actuelle, nous n'y sommes pas encore tout à fait. Quant à certains changements simples à la loi, il est très facile de voir à ce que toutes les données soient prises en compte. Étant moi-même un peu

maniaque des données, je dirai que nous voulons les voir. Nous voulons voir les données brutes, pas les données agrégées.

Au sujet de l'article 76, qui concerne les données sur l'interconnexion de longue distance, nous craignons que, si nous copions le système américain, les chemins de fer ne fournissent pas toutes les données. Elles sont toutes recueillies par les chemins de fer, qui ne les communiquent cependant pas. C'est ce que nous disent nos spécialistes qui exercent également aux États-Unis. Cela serait un problème. Rien ne sert de recueillir les données si nous ne les avons pas toutes. Cela serait très probablement la cause d'évaluations ou de conclusions imparfaites, qu'elles s'expliquent par des pannes de service ou par un sous-investissement en infrastructure.

À l'article 77 sur les indicateurs de rendement, si nous voulons mesurer le rendement du système ferroviaire à l'aide de données, nous devons examiner toutes les données là aussi. J'ai parlé des feuilles de route. Il n'en est pas question à l'article 77, mais ce système, c'est essentiellement un enregistrement. C'est un système de consignation du transport d'une marchandise d'une origine donnée vers une destination donnée. C'est un moyen très facile de documenter le transport des marchandises dans notre système. Les deux chemins de fer de catégorie 1 le font aux États-Unis. Ils peuvent le faire au Canada.

Je suis désolé. Votre question était longue et...

● (1600)

La présidente: Je sais, et j'essayais de vous laisser tout le temps possible...

M. Brad Johnston: Oui. Merci.

La présidente: ... pour donner la réponse que cherchait Mme Block.

M. Brad Johnston: Merci, madame la présidente.

J'espère avoir répondu.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Graham.

[Français]

M. David de Burgh Graham: Merci, madame la présidente.

Monsieur Audet, je vous remercie d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer.

Comme vous avez plus d'expérience que les autres en ce qui a trait aux questions de sécurité ferroviaire touchant votre région, j'aimerais que vous nous parliez du projet de création d'un centre de formation spécialisé en sécurité ferroviaire. On n'entend pas souvent parler d'une telle chose.

M. Béland Audet: Il n'existe pas de formation en matière de sécurité ferroviaire ou de culture de la sécurité.

Les compagnies ferroviaires nationales, soit le CN et le CP, offrent de la formation sur la sécurité, notamment aux opérateurs, mais cette formation n'est pas reconnue d'une compagnie à l'autre. Autrement dit, un employé du CN qui va travailler au CP doit recommencer sa formation.

Les chemins de fer d'intérêt local, pour leur part, n'offrent aucune formation. Ce sont souvent des retraités du CN ou du CP qui donnent de la formation.

Il n'existe absolument aucune formation commune, qu'il s'agisse des opérations ou de la culture en sécurité. On parle de culture en sécurité ferroviaire depuis l'accident de 2013, mais auparavant, il n'en était pas question dans l'industrie en général. Cela dit, je pense que c'est un point très important.

Dans le projet de loi, on ne parle que des enregistreurs audio-vidéo. C'est une technologie intéressante, mais il reste que c'est un moyen qu'on utilise après qu'une tragédie est survenue. Or, que fait-on pour ne plus qu'il y ait de tragédies? Nous voulons que plus personne ne vive une catastrophe comme celle que nous avons vécue à Lac-Mégantic.

Nous désirons travailler de concert avec Transports Canada et le gouvernement canadien pour améliorer cet aspect de la formation, qui est très important.

Le deuxième aspect que nous touchons est la formation des premiers répondants. Dans l'Est du Canada, ceux-ci ne reçoivent aucune formation en matière de sécurité ferroviaire. Toutes les villes ne peuvent pas se permettre d'envoyer leurs premiers répondants suivre de la formation à Vancouver ou à Pueblo, aux États-Unis. Il faut donc créer un centre pour les francophones, un centre bilingue, dans l'Est du Canada. À mon avis, c'est très important. On ne dit rien dans le projet de loi sur une telle formation. Il n'est question que des enregistreurs audio-vidéo.

M. David de Burgh Graham: À Lac-Mégantic même, y a-t-il une nouvelle manière de former les pompiers et les premiers répondants régionaux pour les chemins de fer?

M. Béland Audet: Nous avons organisé une formation avec les gens de TRANSCAER, qui sont venus à Lac-Mégantic pour donner de la formation aux gens de la région. En fait, des gens du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de Montréal et de Québec sont aussi venus suivre cette formation sur le domaine ferroviaire. L'événement s'est échelonné sur une fin de semaine. Il y a eu une journée de formation de huit heures, mais cela ne constituait qu'un survol. Il faudrait aller plus en profondeur.

Comme je le disais dans ma présentation, au Canada, 1 200 villes sont traversées par un chemin de fer, mais il n'y a pas de formation dans le domaine ferroviaire. Il est donc très urgent qu'il y ait quelque chose à ce chapitre. Or, depuis les événements de Lac-Mégantic, rien n'indique que le gouvernement canadien veuille aller dans ce sens.

• (1605)

M. David de Burgh Graham: Je vous remercie d'être venu nous parler de cela.

[Traduction]

Je passe maintenant à Teck et à M. Johnston.

J'ai trouvé intéressants vos commentaires au sujet des droits de circulation universels. Le concept est intéressant. L'infrastructure et les opérations ferroviaires seraient distinctes. Comment cela pourrait-il fonctionner, selon vous? Si l'infrastructure était privatisée, y aurait-il un risque, pour les petites lignes, que personne ne veuille exploiter une ligne qui ne lui appartient pas?

J'aimerais bien voir ce que vous en pensez. Vous aviez exprimé l'avis qu'il serait possible d'accroître la concurrence en généralisant beaucoup plus les droits de circulation. La théorie me plaît, mais j'aimerais voir comment cela fonctionnerait concrètement.

M. Brad Johnston: Le meilleur exemple serait peut-être notre concurrence en Australie, où il y a ce qu'on appelle un régime de fret dit « above-rail » et « below-rail ». Permettre à plus d'un transporteur d'utiliser les voies ferrées, cela se fait dans le monde entier.

Il y a un mois, j'étais en Pologne pour visiter nos clients en Europe de l'Est. En Pologne, ce régime existe. Je crois qu'il y a jusqu'à cinq transporteurs sur le réseau ferroviaire là-bas. Comment cela fonctionnerait-il? J'imagine que cela ressemblerait beaucoup au

trafic aérien, avec centralisation du contrôle du trafic ferroviaire et un grand nombre des transporteurs.

M. David de Burgh Graham: Vous enlevez l'infrastructure aux entreprises privées pour créer un réseau national. Vous ne parlez pas des droits de circulation sur une voie du CN pour faire ce que vous dites; vous parlez d'un changement de toute la nature de l'infrastructure, qui est un changement de paradigme très considérable.

M. Brad Johnston: Je ne vois pas les choses du même oeil. Pour nous, cela répond à une question qui s'est posée jadis: qu'arrive-t-il lorsque le transporteur soit incapable soit refuse de transporter nos marchandises? Pour nous, transporter 25 millions de tonnes par année, c'est un gros problème. Que faire? Est-ce bien important? Bien sûr. Pour un nouveau venu, il y aurait de très grands obstacles au niveau de choses comme la capacité opérationnelle, la sécurité et l'assurance. Néanmoins, cela se fait de façon très efficace et sécuritaire dans différents secteurs de compétence, y compris en Australie. Si une entreprise comme Teck n'arrive pas à envoyer ses produits sur le marché, cela pourrait devenir un remède.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Johnston.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

J'aimerais d'abord m'adresser à M. Ballantyne.

Dans vos propos préliminaires, vous avez attiré mon attention sur un sujet dont vous n'avez pas eu le temps de parler, soit le cabotage. Je serais prêt à vous accorder deux minutes de mes six minutes de temps de parole pour que vous nous résumiez votre position. Après, j'aurai probablement une ou deux questions à vous poser là-dessus.

[Traduction]

M. Robert Ballantyne: Merci beaucoup.

Voici ce que je voulais dire. Dans notre mémoire officiel, nous avons dit que nous appuyons les changements proposés à la Loi sur le cabotage selon le projet de loi C-49. Ces changements donnent effet à une exigence de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne. Il s'agit d'un élément relativement mineur pour l'amélioration de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement mondiale, mais telle est l'exigence pour les importateurs et les exportateurs canadiens utilisant des conteneurs. C'est-à-dire qu'il est proposé de permettre à des navires immatriculés à l'étranger de transporter des conteneurs vides entre ports canadiens. Si les conteneurs étaient vidés à Halifax, le transporteur étranger pourrait les amener à Montréal, par exemple.

Nous sommes d'accord. Cela améliorera un petit peu les chaînes d'approvisionnement mondiales pour les expéditeurs canadiens, et pour les importateurs également. Il y a une complication dans le cas des grandes alliances de transport, où trois ou quatre lignes de navigation se regroupent pour faire alliance. Nous croyons que la réglementation devrait donner la garantie que cette disposition pourra être utilisée dans toute l'alliance, de manière que les sociétés expéditrices membres de l'alliance puissent s'en prévaloir.

• (1610)

[Français]

M. Robert Aubin: Merci beaucoup de ce résumé.

J'en arrive à ma question.

Je comprends qu'il vaut mieux faire un tronçon avec des conteneurs vides qu'avec un bateau complètement vide. En contrepartie, comme vous l'avez si bien dit, cette proposition dans le cadre de l'accord avec l'Union européenne ne donne pas la possibilité aux navires canadiens de faire la même chose et de battre pavillon canadien en territoire européen.

Cela est-il une source d'irritation, selon vous?

[Traduction]

M. Robert Ballantyne: Non, de fait, je n'ai pas lu l'AECG, ou je ne l'ai pas mémorisé. Si je me rappelle bien, c'est réciproque, en ce sens que les navires canadiens auraient le même privilège en Europe. Par contre, les lignes maritimes au niveau international sont soit très peu nombreuses, soit complètement inexistantes. Je pense que c'est réciproque dans l'accord, mais dans la pratique, cela serait utilisé surtout au Canada.

Je suis d'accord. Pour moi, c'est une bonne chose. L'utilisation de ces conteneurs est une bonne chose pour les exportateurs canadiens et pour les importateurs canadiens. Cela ne concerne véritablement que le transport de conteneurs vides entre ports canadiens par des navires étrangers. Pour moi, c'est bien.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Je ne veux pas vous contredire, mais je devrai vérifier mes sources, parce que j'avais compris que la situation réciproque n'existait pas. Selon ce que je comprends de vos propos, ce serait acceptable dans la mesure où il y aurait cette réciprocité.

[Traduction]

M. Robert Ballantyne: Oui, en effet.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

J'ai une question qui s'adresse à M. Audet.

Tout d'abord, nous venons de recevoir vos documents. Je vous remercie. Nous allons les lire avec attention.

À la lumière de votre tragique expérience, comment expliquez-vous le retard du Canada en matière de sécurité ferroviaire? Je dirais que le projet de loi C-49 est à peu près muet sur cette question, alors qu'il est censé être le projet de loi qui nous lancera jusqu'en 2030. En effet, on parle abondamment des enregistreurs audio-vidéo, qui peuvent permettre au BST de tirer de meilleures conclusions après l'incident. Toutefois, il faut plutôt mettre en oeuvre des mesures préventives. Là-dessus, je partage tout à fait votre opinion.

L'absence d'un tel règlement sur la sécurité ou la sûreté va-t-elle à l'encontre de normes internationales, à votre connaissance?

M. Béland Audet: À ma connaissance, non.

Aux États-Unis, il y a ce qu'on appelle le Positive Train Control, dont j'ignore l'appellation en français.

M. Robert Aubin: Peu importe.

M. Béland Audet: Nous avons examiné cette technologie et le genre de rapports qu'elle permet de faire. C'est vraiment merveilleux. Bien sûr, le coût de ce système implanté aux États-Unis est gigantesque. Quoi qu'il en soit, 60 % des locomotives du CN ont ce système, puisqu'elles roulent aux États-Unis. Elles doivent donc avoir de tels systèmes, qui sont vraiment formidables sur le plan de la sécurité. Cela constitue un grand pas vers l'avant.

Quand on parle d'enregistreurs audio-vidéo, je fais un parallèle entre ceux-ci et les enregistreurs Beta de l'époque. Si on vendait cela

dans les magasins aujourd'hui, on passerait à côté de l'objectif, qui est ici d'augmenter la sécurité.

C'est un peu ce que je pense.

M. Robert Aubin: Vous avez parlé abondamment de l'importance de la formation des premiers répondants, et je suis tout à fait d'accord avec vous à ce sujet. Ma préoccupation ne porte pas sur le fait qu'il faille donner cette formation, mais sur le fait que les municipalités ne connaissent pas, au moment où les convois de train traversent leurs rues, la teneur des produits dangereux qu'ils contiennent.

Comment les premiers répondants pourront-ils réagir efficacement si le projet de loi C-49 ne contient pas de mesures permettant aux municipalités de savoir quels produits sont transportés sur leur territoire?

M. Béland Audet: Il y a une nouvelle application, AskRail, qui permet d'obtenir toutes ces informations, mais c'est sûr que ce n'est pas aligné sur le projet de loi qui vient d'être déposé. Pour sa part, le Positive Train Control fournit ce genre d'information très rapidement.

• (1615)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Excellent.

Je voudrais d'abord remercier M. Aubin d'avoir posé la première question que je destinais à mon témoin et de m'avoir fait économiser deux minutes de ma vie. Je peux donc poursuivre avec la Loi sur le cabotage.

Une chose qui m'intrigue et qui serait selon vous plus efficiente — et je suis d'accord avec vous — est la possibilité que des navires européens transportent des conteneurs vides. Cela m'apparaît assez évident. Aujourd'hui, les transporteurs maritimes transportent-ils des conteneurs vides? Je crois savoir que le gros des conteneurs vides est acheminé par camion jusqu'aux nouveaux ports.

M. Robert Ballantyne: Vous avez probablement raison. Cette disposition figure dans l'accord AECG. Je soupçonne que c'est peut-être ce que voulaient les Européens, mais je n'en suis pas certain.

À l'heure actuelle, selon la Loi sur le cabotage, les transports entre ports canadiens doivent être assurés par des navires canadiens. Essentiellement, les sociétés maritimes canadiennes sont grandes, soit dans le cabotage, soit sur les Grands Lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent. La Société maritime CSL et Algoma, et certaines autres sont les plus évidentes.

M. Sean Fraser: Pourrais-je intervenir un moment. Réciprocité ou pas, l'augmentation d'efficacité ne coûte probablement pas très cher aux entreprises canadiennes si la plupart des conteneurs vides ne sont pas expédiés par navire de toute façon.

M. Robert Ballantyne: C'est juste. La disposition est relativement mineure et m'a paru logique. Je dis aujourd'hui que des centaines de nos sociétés membres sont en faveur.

M. Sean Fraser: Je pourrais peut-être passer à Teck. Vous avez dit que cinq de vos installations de production de charbon sidérurgique n'auront pas accès à cause de l'exclusion de l'axe en Colombie-Britannique. Selon ce que je comprends — et vous pourriez peut-être me corriger si je me trompe, et M. Ballantyne y a fait allusion lui aussi — c'est que les deux axes exclus avaient un certain niveau de concurrence que le reste du pays n'avait pas. Cela justifie la création d'un mécanisme quelconque. Les prix du fret au Canada et aux États-Unis étaient un peu mieux, mais ils sont à peu près comparables. Je suis curieux de savoir comment les prix de vos concurrents aux États-Unis, par exemple, ou de sociétés de même taille, se comparent avec les prix que vous obtenez des fournisseurs de service ferroviaire au Canada.

M. Brad Johnston: Les prix que mes concurrents paient aux États-Unis sont variables; et certains sont plus bas, d'autres plus hauts.

M. Sean Fraser: Vos réponses précédentes m'ont laissé la nette impression que vous n'estimez pas la concurrence suffisante, mais je crois comprendre, de notre échange, que vous êtes en milieu de peloton de ce que pourraient offrir vos concurrents si elle existait intégralement. N'est-ce pas exact?

M. Brad Johnston: Je ne vois trop ce que vous voulez dire par votre question. Je dirai tout simplement que nos cinq mines de charbon sidérurgique du sud-est de la Colombie-Britannique sont toutes captives d'un même fournisseur de service ferroviaire. Elles sont captives pour une proportion importante de leur production qu'elles acheminent jusqu'à Vancouver. Il n'y a pas de concurrence pour ces mines au point d'origine, et il y a une concurrence limitée pour une partie du transport par l'axe du fleuve Fraser. À notre avis, ces mines sont totalement captives du fournisseur de service ferroviaire et elles n'ont pas de concurrence. Certains des éléments que nous avons soulevés dans notre mémoire, et notamment la fourniture de données, ou l'amélioration du calcul des coûts, ou encore l'accès à ce calcul en vertu de l'AOF, selon nous, nous aideront à faire contrepoids à l'absence de réalité concurrentielle dans laquelle nous opérons.

M. Sean Fraser: Ma perspective est un peu éclairée par le fait que je représente une région qui compte surtout des exploitants plus petits que les vôtres. Je veux dire que, à la table des négociations, vous n'êtes pas des empotés; vous savez ce que vous faites. J'ai le sentiment que votre capacité de négocier, avec votre unique fournisseur de services, est grosso modo... Je ne pense pas que l'absence de concurrence ait le même effet sur vous qu'il pourrait avoir sur les petites sociétés dans les régions captives.

Suis-je dans le champ?

• (1620)

M. Brad Johnston: En homme d'expérience de la négociation avec les chemins de fer, indépendamment du fait que je suis chez Teck, je dirais que cela présente des défis. C'est pourquoi nous avons utilisé les remèdes prévus par la loi, comme tous les autres. À certains égards, la taille de notre entreprise ne procure pas tout l'avantage que vous pourriez imaginer. Nous avons dû utiliser des procédures comme l'AOF prévues par la loi. Il est très important d'avoir un remède très solide, parce que nous l'avons utilisé par le passé et qu'il reste très possible que nous le réutilisions.

M. Sean Fraser: Permettez-moi de revenir au genre de questions de mon collègue, M. Graham.

Il y a une chose que je ne suis pas sûr de bien comprendre, mais qui m'a fasciné. Elle concerne les droits de circulation et les

circonstances dans lesquelles un transporteur est incapable ou refuse de transporter votre produit.

Voulez-vous dire que vous pourriez presque exploiter les chemins de fer comme des autoroutes publiques? Subaru et Honda et Chrysler n'ont pas tous leurs propres autoroutes pour leurs voitures.

Voulez-vous dire que l'infrastructure actuelle qui est propriété privée devrait adopter un modèle public selon lequel différents exploitants pourraient offrir leurs services?

M. Brad Johnston: Non, je ne propose rien de tout cela. Mais il reste que l'Amérique du Nord a littéralement des centaines d'accords de droits de circulation en place aujourd'hui. Les chemins de fer empruntent les voies ferrées de leurs concurrents partout en Amérique du Nord et au Canada. La zone de circulation directionnelle dans le canyon du Fraser en est un excellent exemple. C'est cela un accord de droits de circulation. Cela existe.

La présidente: Merci, monsieur Fraser.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Je voudrais poursuivre avec les droits de circulation pendant quelques instants, dans le contexte de ce qu'on a décrit comme un problème de congestion dans l'axe Kamloops-Vancouver et de ce qu'on nous a présenté comme l'une des raisons pour lesquelles l'ILD n'a pas été envisagée.

M. Hume s'est présenté à moi un peu plus tôt.

Il me semble, monsieur, que vous avez une certaine expérience de la négociation des droits de circulation dans cet axe pour West Coast Express, n'est-ce pas?

M. Forrest Hume: Il s'agissait en fait de la ligne reliant Waterfront à Mission.

M. Ken Hardie: Cette ligne fait tout de même partie de...

M. Forrest Hume: Oui, mais ce n'en est qu'une petite partie.

M. Ken Hardie: Bien entendu. Pouvez-vous néanmoins revenir sur cette expérience? Envisagez-vous d'ouvrir cette ligne à l'interconnexion de longue distance, c'est-à-dire à l'ILD?

M. Forrest Hume: À mon avis, rien ne justifie l'exclusion des expéditeurs de cette ligne ou de la ligne Québec-Windsor. Il y a le long de ces lignes des expéditeurs en mal d'avantages concurrentiels; ils pourraient profiter de cette solution. Selon ce que le ministre envisage, il s'agit bien d'un avantage concurrentiel. Je suis d'avis que l'on devrait modifier le texte pour préserver la dimension concurrentielle et pour que les expéditeurs qui ont besoin de cette solution puissent y avoir accès.

M. Ken Hardie: Ainsi, selon vous, l'argument selon lequel ces lignes sont engorgées manque de substance. C'est bien cela?

M. Forrest Hume: Selon moi, le problème des sociétés de chemin de fer n'est pas la congestion, mais bien plutôt les baisses de revenus. Pour les expéditeurs, l'incursion des sociétés de chemin de fer américaines en territoire canadien constitue une forme de concurrence. Les sociétés de chemin de fer canadiennes peuvent conserver le trafic ferroviaire; elles n'ont qu'à réduire leurs prix et à offrir un service concurrentiel. La solution réside dans la concurrence. Pour les sociétés de chemin de fer canadiennes, c'est la concurrence qui primera, si tant est qu'elles en décident ainsi lorsque la solution de l'ILD aura été intégrée aux négociations.

M. Ken Hardie: Si l'on se fie aux expériences passées, l'ancien système d'interconnexion a montré que les sociétés pouvaient réduire leurs prix, puisque les transporteurs américains ne leur prenaient pas un si grand nombre de clients.

M. Forrest Hume: À ce propos, monsieur Hardie, si l'on me permet...

• (1625)

M. Ken Hardie: Le temps file et je tiens absolument à poser à M. Ballantyne la question suivante: qui devrait être désigné comme expéditeur? Par exemple, les exploitants de chemins de fer d'intérêt local ont indiqué il y a peu de temps avoir du mal à transférer les wagons sur les lignes principales. Est-ce que le système ne serait pas plus efficace si l'exploitant de la ligne de courte distance ou l'utilisateur du wagon de producteur était considéré comme un expéditeur, avec les droits que cela suppose?

M. Robert Ballantyne: Je répondrai simplement par l'affirmative. La définition de ce qu'est un expéditeur devrait être assez large. On considère normalement que le véritable expéditeur est le propriétaire bénéficiaire de la cargaison, mais il pourrait aussi s'agir d'un commissionnaire. Il me semblerait logique que les sociétés ferroviaires de courte distance bénéficient de tels droits.

Je trouve très judicieuse la remarque de M. Pellerin selon laquelle les sociétés de lignes de courte distance devraient être habilitées à porter plainte auprès de l'Office tout comme le font les expéditeurs lorsque le service pose problème, par exemple. La définition s'en trouverait donc élargie.

M. Ken Hardie: Monsieur Johnston, je vous adresserai la même question que j'ai déjà posée à d'autres experts. Pouvez-vous me dire ce qui, selon vous, fait qu'un service est adéquat et convenable?

Je vous prie de répondre de manière mesurée et juste. Je reconnais les vertus d'un intérêt personnel bien placé, mais tout le monde doit faire de l'argent et chacun doit y trouver son compte. Comment faire en sorte que tout le monde retire des avantages de la situation?

M. Brad Johnston: C'est une excellente question. J'aborderai l'enjeu du service adéquat du point de vue qui est le mien, c'est-à-dire en tant qu'expéditeur. Les sociétés de chemin de fer peuvent faire des profits d'une multitude de façons: en négociant une attente avec un expéditeur comme moi, par exemple, ou en imposant un tarif.

Selon moi, un service est « adéquat et convenable » lorsque les produits se rendent à destination. Il ne s'agit pas de savoir si les marchandises seront transportées, mais bien à quel moment elles le seront. On ne peut pas se demander si le transport aura lieu; il doit avoir lieu. Ainsi, l'obligation de base du transporteur rejoint la notion de service adéquat et convenable. Les sociétés de chemin de fer ont l'obligation de transporter nos marchandises. On ne peut débattre de cette question. On doit plutôt se demander quand cela aura lieu.

M. Ken Hardie: Comment définir le moment opportun, alors?

La présidente: Monsieur Hardie, votre temps est de nouveau écoulé.

Monsieur Shields.

M. Martin Shields: Merci, madame la présidente.

Je vous laisse conclure votre réponse.

M. Brad Johnston: C'est déjà fait, je crois. Ai-je oublié quelque chose?

M. Martin Shields: Oui. Il était question du « quand ».

M. Brad Johnston: La question du « quand » relève autant de la société de chemin de fer que de l'expéditeur. Nous ne croyons pas

que les obligations de base du transporteur et la notion de service adéquat et convenable signifient que l'on doive s'attendre à obtenir ce que l'on veut dès qu'on le demande. En revanche, si le calendrier de planification ou de prestation de services ne convient pas du tout à l'expéditeur, on ne peut dire que le transporteur respecte ses obligations de base.

M. Martin Shields: Vous alliez parler des pertes que le CFCP et le CN pourraient accuser au profit du marché américain en raison de l'ILD. Vous aviez commencé à formuler une réponse ayant trait à la concurrence américaine.

M. Forrest Hume: Je tiens à souligner que pendant la période d'application de la zone d'interconnexion agrandie, soit de 2014 à 2017, les sociétés de chemin de fer ont enregistré des profits records et ont été à même d'injecter beaucoup de capitaux dans leurs infrastructures. En clair, on ne peut pas parler de coup dur. Je trouve aberrante l'idée selon laquelle les dispositions fondées sur les coûts et l'intervention réglementaire nuiraient à la capacité des sociétés de chemin de fer de faire de l'argent et d'investir dans les infrastructures.

• (1630)

M. Martin Shields: [Note de la rédaction: inaudible] indicateurs, selon vous. Merci.

Je reviens à M. Johnston, de Teck Resources. Monsieur, vous avez parlé d'amendements que vous aimeriez voir adopter. Vous avez aussi parlé de transparence, de détermination des coûts et de définition du service. Selon vous, il s'agit là d'amendements qui conviendraient à cette mesure législative.

M. Brad Johnston: En effet.

M. Martin Shields: Pourriez-vous nous en dire davantage sur ces trois aspects? Vous pouvez aussi en choisir un seul que vous jugeriez plus important.

M. Brad Johnston: Oui. Nous accordons beaucoup d'importance aux données. Nous essayons ardemment d'améliorer notre chaîne d'approvisionnement en nous fondant sur des faits. L'absence d'un système de cet ordre au Canada en ce moment représente un obstacle pour les expéditeurs, les sociétés de chemin de fer et les décideurs. En l'absence de données, il est difficile d'adopter une loi ou d'investir dans les infrastructures. Quelqu'un a même parlé de congestion. Selon nous, on doit évaluer des données pour en venir à une telle conclusion. On ne peut pas simplement énoncer cela sans présenter de preuves.

Les données nous permettront justement d'étayer nos propos. Si nous disposons de données pertinentes, nous serons à même de prendre de très bonnes décisions conformes au bon sens. C'est pourquoi, dans nos recommandations au sujet du projet de loi, nous nous étendons sur la question des données et sur les mesures à prendre pour améliorer cela et pour que tout le monde — les expéditeurs, les sociétés de chemin de fer et les décideurs — comprenne parfaitement bien le fonctionnement de notre chaîne d'approvisionnement.

M. Martin Shields: Vous êtes un fournisseur majeur d'acier ou de charbon. À ce titre, croyez-vous que le fait de vous mettre d'accord sur des données serait à votre avantage ou encore à l'avantage des deux parties afin d'assurer une livraison dans les temps?

M. Brad Johnston: Absolument. On peut même penser que cela rendrait possible le progrès vers une chaîne d'approvisionnement d'envergure internationale. Si tout le monde avait une compréhension très nette des faits, ce serait tout à fait possible.

M. Martin Shields: Merci.

La présidente: Il vous reste une minute.

M. Martin Shields: Monsieur, vous aviez 10 recommandations. Vous en avez formulé quelques-unes. Y en a-t-il une en particulier qui vous semble particulièrement importante?

M. Forrest Hume: Notre recommandation au sujet des changements proposés aux dispositions portant sur le niveau de service est importante. Nous ne croyons pas que ces dispositions devraient faire l'objet d'une clarification.

Au cours des trois dernières années, plusieurs différends ont été portés devant l'OTC et la Cour d'appel fédérale. Ces dossiers ont jeté une nouvelle lumière sur l'affaire Patchett de 1959 — un dossier précurseur — et sur la procédure d'évaluation de l'OTC en cas de plaintes liées au niveau de service. Il n'est plus nécessaire d'apporter de nouvelles clarifications. À vrai dire, l'obligation de prendre en compte certains facteurs ouvrira la porte à des différends et des appels qui s'éterniseront au point de compromettre la finalité de la décision de l'OTC. J'ai des dossiers de niveau de service qui traînent en longueur depuis deux ou trois ans et la décision des tribunaux se fait toujours attendre.

M. Martin Shields: C'est un grand gaspillage de temps et d'argent.

M. Forrest Hume: En effet.

M. Martin Shields: Merci.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Badawey, c'est à vous.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

J'aimerais vous donner l'occasion d'envisager les choses de manière créative. Le ministre a une vision de ce que sera le transport dans 30 ans, dans 23 ans. Il a formulé sa stratégie des transports de 2030. Ce projet de loi est l'occasion pour nous d'essayer d'établir un équilibre et, partant, d'obtenir un gain en retour. Je pense en particulier aux futurs investissements qui contribueront à la stratégie des transports globale.

Cela dit, il est essentiel de gérer le risque et de créer une plus-value. À vous qui êtes des représentants d'entreprise, des expéditeurs, des prestataires de services, je vous demande de répondre à la question suivante en envisageant votre contribution à des stratégies économiques, environnementales et sociales: à votre avis, comment pouvons-nous utiliser le projet de loi C-49 pour contribuer à la stratégie de transport globale? Aussi, en quoi cela vous aidera-t-il à devenir des catalyseurs de croissance à l'échelle mondiale, afin que nous améliorions notre rendement sur la scène internationale?

• (1635)

M. Robert Ballantyne: Grand Dieu.

M. Brad Johnston: M. Hume prendra la parole si vous...

M. Robert Ballantyne: Oui, allez-y.

M. Brad Johnston: J'aimerais répondre à cette question. Je vais simplement mettre de l'ordre dans mes idées. C'est toute une question.

Enfin, allez-y, je vous prie, monsieur Hume.

M. Forrest Hume: Je répondrai en premier si vous me le permettez.

Il faudrait voir à ce que le projet de loi aille dans le même sens que notre politique nationale des transports, laquelle fait la part belle à la

concurrence selon la logique des forces du marché. Si nous arrivons à susciter une concurrence entre les deux sociétés de chemin de fer, suivant l'esprit de cette politique, l'avenir sera radieux dans notre pays.

M. Vance Badawey: Le temps file, messieurs.

M. Brad Johnston: D'accord.

Il ne fait aucun doute que le Canada est une nation commerçante. Dans le cas qui nous occupe, c'est l'Australie qui est notre principal concurrent. La production des mines de charbon sidérurgique canadiennes n'a presque pas changé en 10 ans, alors qu'en Australie elle a bondi de, disons, 60 %. Je me demande parfois pourquoi. La chaîne d'approvisionnement est l'une des raisons qui expliquent cet état de fait.

À mon avis, une chaîne d'approvisionnement de calibre mondial, comme on dit, devrait présenter différentes caractéristiques, dont une plateforme d'investissement dans les infrastructures. Les participants comprennent bien cela. On devrait mesurer et surveiller les opérations de la chaîne d'approvisionnement en temps réel. Il devrait aussi y avoir une plateforme de planification ainsi que... Bon, tenons-nous-en à ces trois caractéristiques pour l'instant.

Voilà qui donne la mesure du niveau de contrôle des participants sur la chaîne d'approvisionnement. Tout cela est fondé sur les faits, c'est-à-dire sur les données. C'est pourquoi nous consacrons une grande partie de nos suggestions aux données, à l'évaluation du système américain de lettre de transport. C'est l'élément principal de notre réponse.

Au sujet de la question précédente, j'ai parlé de l'importance de l'exactitude des données. En ce moment, nous ne prenons pas de mesure de nos opérations. Ce n'est pas ce que l'on appelle du calibre mondial et il n'y a pas d'amélioration. Si vous travaillez au système de gestion de la qualité, vous devez mesurer ce que vous faites. La publication de ces mesures doit être transparente. Tout le monde doit partager la même compréhension de ce qui se passe. C'est ainsi que les gens gèrent les chaînes d'approvisionnement.

M. Vance Badawey: Très bien.

Monsieur Ballantyne.

M. Robert Ballantyne: J'aimerais formuler encore quelques remarques.

Au mois d'avril de l'an dernier, M. Garneau a déclaré ceci: « Je vois les transports au Canada comme un réseau unique et interconnecté qui stimule l'économie canadienne. »

Si l'objectif global est de rendre notre économie aussi concurrentielle que possible à l'échelle internationale, alors tout ce que comprend le projet de loi C-49, tout comme d'autres mesures législatives évidemment, qu'il s'agisse de l'ALENA, de l'AECG ou autres, devrait être orienté vers ce but. Espérons que les différentes dispositions du projet de loi contribueront à l'atteinte de cet objectif.

La notion de système interconnecté soulève certaines contradictions, comme le fait que chaque acteur du système est, de facto, une sorte d'île coupée du monde et ce n'est rien là qu'un enjeu suscité par la logique normale du libre marché. Chaque acteur tente d'obtenir la meilleure position possible pour lui-même. D'une certaine façon, c'est un casse-tête pour M. Garneau, qui aspire à un système interconnecté.

L'un des problèmes de gouvernance auxquels est confronté le gouvernement est le suivant: comment conjuguer, d'une part, le besoin légitime des entreprises privées qui veulent maximiser le retour sur investissement des actionnaires et, d'autre part, la nécessité d'un système qui fonctionne de manière efficace pour l'ensemble de l'économie.

J'espère que le projet de loi pourra contribuer à cela.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Blaney.

[Français]

L'hon. Steven Blaney: Merci beaucoup.

J'ai bien aimé la question de mon collègue à 40 000 pieds d'altitude, mais malheureusement, l'enfer est pavé de bonnes intentions et le diable est dans les détails.

Ma question s'adresse à M. Hume, mais avant de la formuler, je tiens à souligner qu'il sera important, dans l'examen de ce projet de loi, de tenir compte des excellentes recommandations qui ont été faites. C'est un projet de loi qui va augmenter la paperasse et qui présente des lacunes importantes quant à la collecte des données. De plus, il y a de nombreux commentaires au sujet du système d'interconnexion.

• (1640)

[Traduction]

Ma question s'adresse à vous, monsieur Hume. Vous avez été coupé en début d'intervention; j'aimerais vous donner la chance de développer votre pensée.

Vous disiez recommander l'élimination des exclusions dans l'ILD. Pourriez-vous nous en dire davantage? Comment pourrions-nous corriger le tir, disons, afin que le projet de loi atteigne son objectif final, qui est de rendre la chaîne d'approvisionnement des transports canadiens plus efficace?

M. Forrest Hume: En effet, nous recommandons l'élimination des exclusions. Cela dit, pour que le tarif de l'interconnexion de longue distance soit optimal, on pourrait notamment en rendre l'application automatique. À l'heure actuelle, l'expéditeur doit présenter une requête à l'OTC. Je sais pertinemment ce qui se passe dans ces cas-là. Le différend traîne en longueur. En plus, c'est une procédure coûteuse. On interjette appel. Il faut plusieurs mois, des années parfois, avant que l'expéditeur sache ce qui a été décidé.

Il y a une différence entre l'interconnexion de longue distance et la zone d'interconnexion agrandie; cette dernière était automatique. L'expéditeur n'avait qu'à consulter les règles pour connaître le tarif. L'OTC calculait les tarifs d'une manière juste et raisonnable au point de vue commercial, en prévoyant une contribution modérément plus élevée que les coûts d'exploitation du chemin de fer, et le tout était accepté.

En revanche, la solution de l'ILD n'est pas automatique. Elle provoquera autant de différends, à mon avis, que les tarifs des lignes concurrentes en suscitaient. Je connais cinq affaires liées aux tarifs des lignes concurrentes. L'une d'entre elles s'est rendue en Cour d'appel fédérale. Finalement, les sociétés de chemin de fer ont mis fin à la concurrence, rendant la solution inefficace. Je ne voudrais pas que la même chose se reproduise dans le cas de l'ILD. Le caractère automatique est la clé du bon fonctionnement.

L'hon. Steven Blaney: Vous recommandez donc l'agrandissement de la zone d'interconnexion. J'aimerais rappeler à mon collègue que cela se trouvait dans notre projet de loi C-30, mais passons outre le

fait qu'il s'agissait d'une mesure proposée par les conservateurs. C'est ce que les gens réclament. C'est ce qui leur serait utile.

Avez-vous d'autres recommandations portant sur des enjeux que le projet de loi devrait, selon vous, aborder?

[Français]

Monsieur Audet, vous avez parlé de la sécurité. Bien sûr, il y a les enregistrements qu'on peut écouter après les faits, mais, selon vous, il faut miser sur la formation. Qu'aimeriez-vous voir dans le projet de loi C-49 à ce chapitre?

M. Béland Audet: Selon nous, c'est clair qu'il faudrait uniformiser et rendre obligatoire la formation des chefs de train, de même que la formation des premiers répondants. Ce sont nos deux recommandations.

[Traduction]

L'hon. Steven Blaney: Ma dernière question vous revient, monsieur Johnston. Vous jugez important que l'on recueille les données, mais vous dites que la méthode proposée dans le projet de loi n'est pas la bonne. Quelle modification devrait-on apporter pour gagner en efficacité?

M. Brad Johnston: En matière de données, il y a bien des aspects du projet de loi que nous apprécions. C'est une nette amélioration par rapport au vide actuel en cette matière. Je ne voudrais pas être mécompris. Néanmoins, ce qui importe, selon moi, c'est que toutes les données soient recueillies, puis remises à l'OTC qui les rassemblera et les publiera. Il doit s'agir d'un ensemble de données complet. Voilà qui ferait l'affaire.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Monsieur Audet, j'aimerais reprendre notre conversation qui a été interrompue avec délicatesse et justice par notre présidente.

Vous me parlez du Positive Train Control. Est-ce un système qui existe au Canada ou aux États-Unis?

• (1645)

M. Béland Audet: C'est un système américain. Il a à voir un peu avec la chaîne d'approvisionnement dont vous parliez tout à l'heure, car il donne des informations à cet égard. Ce système permet aussi d'obtenir des informations d'ordre mécanique, par exemple sur les freins et l'entretien. On peut obtenir beaucoup d'informations par l'entremise de ce système.

M. Robert Aubin: Je n'étais donc pas dans l'erreur quand j'ai dit qu'en ce moment, les municipalités sont incapables de connaître la nature des produits qui traversent leur territoire par les chemins de fer.

M. Béland Audet: Elles peuvent le savoir avec le système...

M. Robert Aubin: Après coup.

M. Béland Audet: Non, les municipalités peuvent le savoir à l'aide de l'application AskRail. Nous n'y avons pas accès, mais les premiers répondants peuvent avoir cette application dans leurs téléphones et savoir exactement ce qu'il y a dans le train. Par contre, c'est lorsque le train passe qu'ils peuvent le savoir.

M. Robert Aubin: En effet, le temps de réaction commence à ce moment-là. J'imagine qu'il y a un type d'intervention propre à chaque produit transporté.

M. Béland Audet: C'est exact.

M. Robert Aubin: C'est donc dire que même l'application ne permet pas de disposer du temps de réaction nécessaire.

M. Béland Audet: Il reste que, lors d'un accident, on sait ce que contient le train. C'est déjà une excellente source d'information. On sait exactement sur quoi l'intervention va se concentrer. Par contre, il est clair que...

M. Robert Aubin: Comment se fait-il qu'on ne puisse pas disposer de cette information dès le départ?

M. Béland Audet: Je ne suis pas sûr de pouvoir vous répondre. Il est possible qu'on puisse obtenir cette information plus tôt. Pour ce qui est du délai lui-même, je ne voudrais pas vous induire en erreur en vous répondant de façon inexacte.

M. Robert Aubin: D'accord.

Au cours des dernières minutes, en écoutant les propos d'une oreille, j'ai tenté de lire en diagonale les documents que vous nous avez distribués. L'institut que vous êtes en train de mettre sur pied ne peut être que bénéfique en matière de sécurité, c'est clair.

Où en est le financement de cet institut? Transports Canada y participe-t-il? Ce dossier est-il encore à l'étude? Est-il probable que les objectifs présentés dans votre document se matérialisent rapidement?

M. Béland Audet: De notre côté, nous avons obtenu du financement de partenaires privés. Dans ce secteur, nous avons récolté les fonds nécessaires. Par ailleurs, la participation des gouvernements provinciaux est très bonne, mais nous attendons toujours celle du gouvernement fédéral. Depuis pratiquement un an, nous attendons des réponses relativement au financement de ce projet. Nous en sommes toujours à l'étape des discussions avec Transports Canada.

M. Robert Aubin: Obtenez-vous des réponses plus précises que celles qu'on obtient en général au sujet de la voie de contournement?

M. Béland Audet: Ah, ah!

Je pense que je n'aurai pas besoin de vous répondre.

M. Robert Aubin: Je crois en effet que vous m'avez répondu. Merci.

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur Aubin.

Il nous reste environ 10 minutes. Devrions-nous y aller d'une autre série de questions, en commençant par M. Block? Sinon, quelqu'un a-t-il d'autres questions?

Monsieur Hardie, avez-vous une question? Allez-y.

M. Ken Hardie: Je voulais revenir à l'enjeu des données, parce qu'il a été soulevé un certain nombre de fois dans des études antérieures ainsi que dans l'étude que nous sommes en train de mener. Un expert de l'un des groupes précédents a parlé de la « granularité » des données. Autrement dit, on se demande quels détails, compris dans les données, pourraient aider les expéditeurs dans leurs négociations avec les sociétés de chemin de fer.

Monsieur Johnston, peut-être souhaitez-vous aborder cette question. On parle de données, mais quel genre de données? Que voudriez-vous savoir, précisément, presque en temps réel?

M. Brad Johnston: À la toute fin de votre question, vous avez évoqué deux enjeux distincts. D'une part, les données en temps réel; d'autre part, une déclaration de ce qui s'est passé. Était-ce intentionnel?

M. Ken Hardie: Pour ce que j'en comprends, le besoin en données tient au fait que vous voulez savoir ce que les sociétés de

chemin de fer peuvent mettre à votre disposition — matériel roulant, etc. — à des endroits précis à travers le pays et quelle en est l'utilisation. Ainsi, si vous faites appel à un service de chemin de fer, vous saurez à quoi vous attendre, c'est-à-dire ce que l'on peut vous fournir.

C'est ce que j'ai retenu de ce qui a été dit précédemment, non seulement aujourd'hui, mais aussi lors d'études antérieures. Si je me trompe, alors dites-moi, je vous prie, quel genre de données vous serait utile à l'avenir.

M. Brad Johnston: C'est une excellente question.

Commençons par le temps, en l'occurrence le temps que met un train pour faire le trajet aller-retour entre un point A et un point B. Nous mesurons cela en heures. Cette mesure est hypothétique.

Il y a le temps attribué à une subdivision précise. Quand nous employons le mot « granularité », cela signifie que nous ne mesurons plus les choses selon les moyennes dans l'ensemble du système. Dans le cas qui nous occupe, à savoir le trajet entre le sud-est de la Colombie-Britannique et Vancouver, cela ne nous est pas très utile. Pas du tout, à vrai dire. Nous désirons connaître le temps, la quantité, la disponibilité des locomotives et des wagons pour transporter nos marchandises. Mon Dieu, pourquoi les locomotives? Quelle est la capacité de redondance? Nous ne visons pas la perfection à 100 %, alors nous voulons savoir ce qui est à notre disposition en cas de besoin. Quelle est la capacité contingente en matière de wagons? Certains sont-ils libres? Sont-ils tous utilisés? Nous abordons ces questions dans le détail dans nos recommandations. Il y a le temps attribué à une subdivision précise.

Au sujet de l'enjeu de la congestion tel qu'il se pose à un acteur comme Teck Resources, nous pourrions regrouper les données, mais nous voulons savoir ce qui se déplace dans le couloir où les marchandises sont transportées. Il serait possible de fondre toutes les données de circulation ou de les regrouper selon le type de wagon, la longueur du train, etc. Cependant, quand notre marchandise est combinée à d'autres marchandises, comment les produits réagissent-ils? Voilà ce que nous faisons. Ce qui se produit en janvier peut différer de ce qui se produit en août. Il y a aussi un facteur saisonnier.

Il y a la capacité en main-d'oeuvre. Combien d'employés avez-vous en réserve? Il s'agit de mesurer, de manière très « granulée », la chaîne d'approvisionnement afin de savoir, d'une part, si l'on dispose d'une capacité adéquate — c'est le dénominateur — et, d'autre part, ce qui est transporté — c'est le numérateur.

• (1650)

M. Ken Hardie: On a donné l'exemple des exigences de déclaration auxquelles sont soumises les sociétés de chemin de fer canadiennes aux États-Unis. À votre connaissance, ces exigences sont-elles à la hauteur de vos attentes dans le contexte canadien?

M. Brad Johnston: Non. La raison principale en est que, dans le système de lettre de transport américain, on ne déclare qu'un échantillon de données et non l'entièreté des déplacements physiques réels. Comme je l'ai déjà dit, vu l'état des capacités et de la transmission des données en 2017, aucune restriction des données n'est nécessaire. Nous pourrions prendre toutes les données des chemins de fer canadiens créées pendant une année et les sauvegarder dans un ordinateur portable acheté chez Best Buy. Le stockage des données est incroyable comparativement à ce qu'il était il y a 30 ans.

En soi, la lettre de transport est une archive acceptable. Elle comprend l'information au sujet des subdivisions, les points d'échange, les codes unifiés des marchandises, les équipements. Or, il faut déclarer tout cela. Il s'agit de les donner à l'OTC, qui ensuite les rassemblera et les publiera.

M. Ken Hardie: Merci.

La présidente: Tout le monde est satisfait?

Je remercie les témoins d'être venus nous parler.

Nous allons suspendre la séance jusqu'à 17 h 30, heure à laquelle nous accueillerons le prochain groupe d'experts. J'ai retranché une demi-heure à votre temps de repas afin que nous avancions un peu plus vite.

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Très bien.

• (1650) _____ (Pause) _____

• (1730)

La présidente: Nous reprenons la séance pour la dernière portion de la journée. Les témoins savent déjà qu'il s'agit de notre deuxième journée complète de témoignages. Il reste encore deux journées. Nous vous souhaitons la bienvenue ce soir pour l'intervention de notre dernier groupe d'experts. Il nous tarde d'entendre vos témoignages.

Nous accueillons d'abord Pulse Canada. Présentez-vous, je vous prie.

M. Greg Northey (directeur, Relations avec l'industrie, Pulse Canada): Merci, madame la présidente et membres du comité de nous donner l'occasion de discuter du projet de loi C-49 avec vous.

Pulse Canada apprécie l'attention particulière que vous portez à ce projet de loi, ainsi que vos efforts pour accélérer son étude avant la reprise des travaux parlementaires. Nous avons déposé un mémoire à votre attention, et je vais aborder quelques-unes des recommandations qui y figurent.

Pulse Canada est une association sectorielle nationale qui représente plus de 35 000 producteurs et 130 transformateurs et exportateurs de pois, de lentilles, de haricots, de pois chiches et de cultures spéciales telles les graines à canaris, les graines de tournesol et les graines de moutarde. Depuis 1996, la production canadienne des légumineuses à grains et des cultures spéciales a quadruplé, et le Canada est maintenant le plus gros producteur et exportateur de pois et de lentilles au monde, ce qui représente le tiers du commerce mondial. La valeur des exportations de l'industrie a dépassé 4 milliards de dollars en 2016.

Le marché des légumineuses à grains et des céréales spécialisées est très compétitif, et le maintien et la croissance de la part de marché du Canada dans plus de 140 pays desservis par ce secteur d'activité représentent une priorité absolue pour l'industrie. Les cultures de légumineuses à grains et de céréales spécialisées sont les cultures céréalières les plus multimodales de l'Ouest canadien; 40 % des exportations de notre secteur qui transitent par Vancouver sont conteneurisées. La gestion efficace de la logistique de ces chaînes d'approvisionnement stimule la compétitivité de notre secteur. À ce titre, un service ferroviaire prévisible et fiable est essentiel pour assurer cette compétitivité et cette croissance économique.

C'est dans cette optique que Pulse Canada a évalué le projet de loi C-49. Fournira-t-il un service amélioré, une meilleure capacité ferroviaire et des tarifs marchandises compétitifs aux expéditeurs de petite et de moyenne taille qui constituent la grande partie du secteur

des légumineuses à grains et des cultures spécialisées? Pulse Canada estime que le projet de loi C-49 a le potentiel de produire ces résultats, mais nous aimerions proposer certaines recommandations afin de nous assurer que le projet de loi fournisse les résultats escomptés par le gouvernement, qu'il réponde aux besoins des expéditeurs, ainsi qu'aux attentes de l'ensemble de l'économie canadienne.

Une concurrence accrue est le moyen le plus efficace de fournir de meilleures capacités de service et des tarifs améliorés, et c'est dans ce contexte que le régime de tarifs du trafic d'interconnexion de longue distance proposé présente les meilleures possibilités. Les forces concurrentielles à l'origine de l'élargissement du principe d'interconnexion offert au marché ferroviaire et découlant du projet de loi C-30, ont directement profité aux expéditeurs de légumineuses à grains et de cultures spécialisées, et le secteur souhaiterait que le trafic d'interconnexion de longue distance entraîne les mêmes résultats.

Vous avez aujourd'hui pris connaissance de recommandations importantes et détaillées sur la façon d'améliorer le LIH. Je voudrais simplement insister sur un point: exclure l'accès à cette disposition à de grands groupes d'expéditeurs ou limiter l'accès d'un expéditeur au concurrent ferroviaire le plus proche alors que le concurrent suivant peut peut-être offrir la meilleure combinaison de services, de prix et d'acheminement, diminue considérablement l'effet potentiel de cette disposition. Pour que le LIH fonctionne comme prévu, en laissant prévaloir les forces du marché et la concurrence — un point sur lequel les expéditeurs et les sociétés ferroviaires s'entendent — cela ne devrait pas être artificiellement limité à partir d'une liste d'exclusions qui réduit de vastes possibilités économiques. Ces exclusions devraient être supprimées pour permettre aux expéditeurs et aux compagnies ferroviaires de fonctionner avec le LIH dans un environnement aussi compétitif que possible. Les expéditeurs, les compagnies ferroviaires et l'économie canadienne en retireraient d'énormes avantages. Le retrait de ces exclusions contribuerait également à réduire les différences d'interprétations et d'intentions, ainsi que les problèmes juridiques éventuels qui nuiraient aux décisions liées à cette solution pour les années à venir.

Je vais maintenant me concentrer sur les dispositions du projet de loi qui vise à accroître la transparence de la chaîne d'approvisionnement. La création d'un environnement concurrentiel avec des relations commerciales équilibrées nécessite un réseau de transport ferroviaire de marchandises transparent, afin que toutes les parties prenantes puissent prendre des décisions commerciales fondées sur des informations claires et en temps opportun. Pour y parvenir, le projet de loi propose deux nouvelles réglementations significatives en matière de données et une disposition transitoire qui exigerait que les réseaux ferroviaires fournissent des données sur les services et les performances en fonction du modèle utilisé par la United States Surface Transportation Board. C'est un bon début. Cependant, le projet de loi C-49 prévoit que suite à la sanction royale, une année complète s'écoulera avant que ces données ne soient disponibles sur le marché. Lorsque les données deviennent disponibles, le projet de loi permet un décalage de trois semaines entre la collecte de ces données et leur publication.

Dans le cas des États-Unis, les compagnies ferroviaires et l'organisme de réglementation ont commencé à publier ces données dans les trois mois qui ont suivi leur demande, et elles étaient rendues publiques une semaine après leur remise par des compagnies ferroviaires aux responsables de la réglementation. Grâce aux efforts concertés des expéditeurs, des gouvernements et des compagnies ferroviaires, ainsi qu'à un amendement au projet de loi C-49, Pulse Canada croit que le Canada peut au minimum égaler les échéanciers établis aux États-Unis et respecter l'intention du projet de loi C-49 de fournir des données opportunes au marché commercial.

Comme recommandé en décembre par le comité dans votre rapport concernant le projet de loi C-30, le projet de loi C-49 a présenté une nouvelle exigence importante afin que les compagnies ferroviaires fournissent des renseignements confidentiels, commerciaux et exclusifs à l'Office des transports du Canada.

• (1735)

Comme vous l'avez constaté, ces données sont importantes, car elles permettraient à l'office d'évaluer plus efficacement les problèmes liés au réseau ferroviaire, puis d'enquêter, et d'exercer son autorité pour émettre des ordonnances aux compagnies ferroviaires. Hier, Scott Streiner a considéré ce point comme étant une question importante et Pulse Canada partage également cette opinion. Cependant, le projet de loi C-49 limite l'utilisation de ces données en précisant explicitement qu'elles ne peuvent être utilisées que par l'Office pour calculer les taux d'interconnexion longue distance. Le fait d'exiger ces données des compagnies ferroviaires, mais en réduisant l'étendue de leur application, limite considérablement l'effet de cette nouvelle disposition réglementaire et ne respecte pas pleinement l'intention des données qui est de soutenir l'exécution par l'Office de ses responsabilités légales. Tout aussi importantes, ces données pourraient être utilisées pour mesurer pleinement l'incidence du projet de loi C-49 et permettre des évaluations fondées sur des preuves, jusqu'à l'entrée en vigueur du projet de loi.

Pour conclure, j'aimerais aborder les changements proposés au projet de loi C-49 qui élimineront le grain conteneurisé du revenu admissible maximal. Pulse Canada comprend que l'intention du gouvernement à l'égard de ce changement de politique est d'inciter à l'innovation dans la chaîne d'approvisionnement par conteneurs, d'augmenter la capacité des conteneurs et d'améliorer les niveaux de service. Ce sont des résultats précieux et nous devons collectivement nous assurer qu'ils sont atteints, car l'élimination de ce trafic du calcul du RAM pourrait avoir un effet négatif sur la compétitivité internationale des secteurs des légumineuses à grains et des cultures spéciales. Nous devons donc veiller à ce que d'autres dispositions du projet de loi C-49 fixent les conditions nécessaires à cette modification du RAM pour qu'elles soient couronnées de succès et qu'elles donnent lieu à plus de service et à une plus grande capacité. Les recommandations en matière de données que j'ai abordées plus tôt permettront à toutes les parties prenantes d'évaluer le résultat de la politique, mais Pulse Canada a formulé des recommandations concernant d'autres dispositions du projet de loi, afin de s'assurer que l'ensemble des solutions proposé aux expéditeurs, en cas d'échec du service ou de litiges liés aux coûts, fonctionne.

Tout d'abord, la disposition réciproque de pénalité et le processus de règlement des différends qui l'accompagne mis en place pour les accords des niveaux de service représentent un changement précieux qui établira la responsabilité commerciale entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires. Nous félicitons le gouvernement pour l'avoir présenté. Afin de s'assurer de l'efficacité de son fonctionnement, Pulse Canada a demandé au comité d'envisager de préciser que

l'intention de ces pénalités est suffisante pour encourager la responsabilisation commerciale et les performances, tout en reconnaissant les différences de pouvoir économique des petits expéditeurs par rapport à celui des compagnies ferroviaires.

Deuxièmement, pour les expéditeurs de petite et de moyenne taille et les expéditeurs conteneurisés qui n'expédient plus dans le cadre du RMA, il sera essentiel que le renforcement général des services d'information de l'Office et des services de règlement des différends présenté dans ce projet de loi, le projet de loi C-49, soit efficace. L'Office ayant la capacité de tenter de résoudre un problème qu'un expéditeur peut avoir avec la compagnie ferroviaire d'une façon informelle offre aux expéditeurs un moyen moins conflictuel, plus rentable et opportun de résoudre les problèmes de service, sans qu'une plainte formelle liée au niveau de service ne soit déposée auprès de l'Office. Ce sont les obstacles auxquels sont confrontés les expéditeurs lorsqu'ils envisagent d'accéder aux dispositions de l'Office, et c'est la raison pour laquelle l'Office a déclaré qu'il augmenterait ses activités de liaison auprès des expéditeurs. Cela n'a rien à voir avec une « campagne de promotion » de l'agence.

Pour réaliser pleinement le potentiel de cette disposition, Pulse Canada demande au comité d'envisager de préciser ce que signifie pour l'Office de prendre des mesures en cas de résolution informelle. Notre point de vue est que la prise de mesures peut inclure une grande variété d'activités, y compris des interrogations, des visites sur le site, des demandes d'informations, des enquêtes, etc. Des précisions sur cette question pourraient aider l'élaboration de ce projet de loi. En définitive, cependant, Pulse Canada considère les pouvoirs de l'Office proprement dit, pouvoirs qui ont été longuement discutés aujourd'hui, comme le moyen le plus efficace et le plus efficient d'aborder les différends et les problèmes de réseau, et invite fortement le gouvernement à examiner la demande de l'Office d'obtenir ces pouvoirs.

Enfin, j'aimerais aborder brièvement une disposition du projet de loi C-49 qui est spécifiquement axée sur le secteur des céréales. L'exigence énoncée à l'article 42 du projet de loi, selon laquelle les compagnies ferroviaires autoévaluent leur capacité à transporter le grain au cours d'une prochaine année céréalière et à évaluer les mesures qu'ils prendront pour permettre le transport du grain, peut être une disposition extrêmement puissante qui peut servir de base à la mesure de l'optimisation des activités ferroviaires pendant l'année céréalière, ainsi qu'à sa fin. Afin de renforcer cette disposition et de s'assurer qu'elle livre les résultats escomptés, Pulse Canada offre dans son mémoire, des recommandations pour améliorer cette section, afin de définir clairement les paramètres du type d'information que les compagnies ferroviaires doivent fournir. Pour le secteur des légumineuses à grains et des cultures spéciales, des paramètres bien définis fournissent une plateforme supplémentaire pour le suivi et l'évaluation de l'effet de la décision de retirer le grain conteneurisé du RMA.

Merci.

• (1740)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Northey.

Nous passons maintenant à la Conférence ferroviaire Teamsters Canada, avec MM. Hackl et Phil Benson. Bien sûr, Phil est bien connu de beaucoup d'entre nous, ici sur la colline.

Bienvenus à vous deux.

M. Phil Benson (lobbyiste, Teamsters Canada): Merci.

Je suis Phil Benson, lobbyiste chez Teamsters Canada. Je suis accompagné de mon frère Roland Hackl, le vice-président de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, qui présentera notre exposé aujourd'hui.

M. Roland Hackl (vice-président, Conférence ferroviaire de Teamsters Canada): Merci, madame la présidente.

En tant que vice-président, je représente les membres qui travaillent sur tous les trains de marchandises, les trains de banlieue et les trains de passagers de ce pays. Auparavant, il y a environ 29 ans, je travaillais comme serre-frein pour le CN. Comme je suis chef de train qualifié et mécanicien de locomotive, j'ai passé une bonne partie de ma vie recroquevillé dans les cabines de commande de locomotives qui mesurent 2,4 mètres ou 8 pieds par 3 mètres ou 10 pieds. Je suis donc très familier avec les questions entourant les enregistrements audio et vidéo dont nous sommes en train de parler.

Le projet de loi C-49 entraînerait possiblement l'assouplissement de différentes mesures législatives qui causent énormément de soucis à Teamsters Canada. Nous croyons que le projet de loi C-49, avec ses prétendus avantages qu'il offrirait au public et sur le plan de la sécurité, compromettrait la vie privée de nos membres. Par exemple, nombre d'entre vous se souviendront du déraillement de train qui s'est produit au nord de Toronto. Un groupe de traction a percuté un train, sans causer beaucoup de dommages, certes, mais l'accident est survenu dans un secteur densément peuplé et il a été très médiatisé. Par la suite, un cadre supérieur du CP et propriétaire du matériel roulant et de la voie ferrée a déclaré publiquement que l'accident aurait pu être évité si les locomotives avaient été équipées d'appareils d'enregistrement audio et vidéo. C'est impossible. L'enregistrement audio et vidéo est examiné après l'accident; or, à moins que les employeurs prétendent pouvoir exercer une surveillance audio et vidéo au moment de l'accident, il n'y a pas de prévention possible. Au mieux, ce sont des outils qui permettent d'analyser un accident après coup.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada, le BST, a actuellement accès à des enregistrements vidéo et audio de locomotives. Or, depuis plusieurs années, VIA Rail et la majorité des transporteurs de marchandises reçoivent des locomotives équipées d'enregistreurs audio et vidéo. Ces appareils placés sous tension enregistrent en direct. Si un incident ou un accident survient, la réglementation actuelle donne au BST plein accès à l'information ou aux données recueillies à la faveur de ce processus.

Le projet de loi proposé autoriserait l'accès à ces enregistrements à un employeur ou à une tierce partie et nous croyons que cette disposition jetterait un froid sur la communication entre les travailleurs dans les locomotives. La dimension de ces locomotives est de 2,4 mètres ou 8 pieds par 3 mètres ou 10 pieds et les employés y passent 10, 12, 14 ou 16 heures; ils communiquent entre eux; ils discutent de choses et d'autres. Nous nous préoccupons du froid que jettera cette mesure sur les communications. Il en a été question et le Parlement a parlé il y a quelque temps de cette culture de la peur qui était inculquée, voire encouragée par la direction du CN. Les membres de la direction se sont tous retrouvés chez CP. Ce même climat se reproduit actuellement, surtout lorsque j'entends les gens de CP parler de la possibilité d'utiliser ce genre de renseignements à des fins disciplinaires. Et ce n'est un secret pour personne, car ils ont approché le syndicat et leur ont dit qu'ils voulaient se servir de ces appareils pour exercer leur autorité sur les employés. Ils veulent utiliser cet équipement de surveillance à des fins de discipline.

Nous croyons que le maintien de communications ouvertes entre les employés dans les cabines de locomotives est essentiel au bon

fonctionnement de l'équipement, tout comme le sont les communications entre le pilote et le copilote d'un avion. Si ces communications sont entravées parce que des employeurs peuvent écouter ces enregistrements à volonté et les utiliser simplement comme outil de discipline, peu importe les circonstances, cela ne favorisera certainement pas le maintien de communications ouvertes dans les locomotives. Les renseignements privés ne seront plus du domaine privé. Les gens discutent de choses et d'autres au cours d'une journée de travail. Il s'agit ici du bureau du mécanicien de locomotive et du chef de train; ces derniers y passent de 10 ou 12 heures par jour, parfois davantage, alors ils discutent de tout et de rien. Certaines conversations portent sur les activités ferroviaires, d'autres sur des sujets que tout un chacun peut avoir avec ses collègues durant une journée de travail. Pourquoi les employeurs devraient-ils y avoir accès?

Nous pensons que le projet dans sa forme actuelle va à l'encontre de nos droits en tant que Canadiens. Nous considérons qu'il serait inapproprié de demander une dérogation à la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques, LPRPDE, pour 16 000 cheminots. Cette mesure nous obligerait à demander une exemption spécialement pour nos employeurs — ceux-là mêmes qui encouragent l'instauration d'une culture de la peur — pour surveiller. Nous avons un problème avec cela.

• (1745)

Nous pensons que le projet de loi est beaucoup trop vague, qu'il ne précise pas comment les renseignements privés seront consultés, recueillis et utilisés. Qui sont ces tierces parties? Quel est l'objectif derrière l'idée d'une tierce partie qui aurait accès à ces renseignements?

Vous avez certainement entendu parler, par le CP du moins, de l'éventualité d'utiliser les enregistrements audio et vidéo à des fins d'enquêtes disciplinaires et dans le cadre d'actions menées contre les employés. Les employeurs ont déjà d'importants moyens mis à leur disposition pour assurer la surveillance de leurs employés. Il existe des caméras orientées vers l'avant appelées les « témoins silencieux »; elles sont disposées à l'extérieur, face aux locomotives, et aux passages à niveau. Il y a des enregistrements audio de ce qui se passe à l'extérieur. On utilise ces renseignements lorsqu'un accident survient à un passage à niveau. Il y a également un consignateur d'événements de locomotive, communément appelé la « boîte noire », qui enregistre toutes les fonctions mécaniques.

Il y a le Wi-Tronix qui contrôle la vitesse et qui permet de surveiller les communications cellulaires. Il envoie un signal d'alarme à l'employeur lorsque quelque chose ne va pas. Actuellement, si un train s'arrête après l'application des freins d'urgence, le Wi-Tronix déclenche un signal d'alarme pour aviser l'employeur. Grâce à cet appareil, l'employeur peut examiner les prises de vue de la caméra orientée vers l'avant à distance. Tout cela existe aujourd'hui. Nous utilisons tout cet équipement actuellement et nous n'avons nullement besoin de cette technologie invasive, de cette caméra vidéo qu'ils colleraient en pleine face des employés pendant 10 ou 12 heures consécutives, enregistrant absolument tout ce qu'ils font.

Nous pensons que ce projet de loi va à l'encontre des recommandations que le BST a faites dans son rapport sur les enregistreurs vidéo et audio dans les locomotives. Le BST recommande plutôt l'enregistrement de renseignements protégés à des fins non punitives et non disciplinaires. Nous sommes d'accord avec cela; nous sommes d'accord avec l'idée de donner accès à cette information au BST. Les possibilités en matière de cueillette de données semblent illimitées. Nous avons parlé de l'utilisation sûre et salubre des renseignements, mais ce sont là des termes très vagues. Qu'est-ce qu'une utilisation sûre et salubre exactement? Dans l'état actuel des choses, un enregistrement est effectué, 24 heures par jour, sept jours par semaine, et le BST a accès à ces enregistrements. Devrait-on en donner également l'accès à l'employeur?

Le système judiciaire a confirmé le droit à la vie privée à de nombreux paliers, y compris en arbitrage, dans le cadre d'examen judiciaires, dans les cours d'appel, et jusqu'en Cour suprême. Ce projet de loi nous priverait de ce droit. De nombreuses causes sur cette question ont été débattues. J'en mentionnerai deux. Malheureusement, nous ne disposons que de la version anglaise. Dans un premier cas, un employeur a jugé nécessaire d'acheter une caméra d'un commerçant local et de la placer à l'intérieur de l'horloge d'une salle où les équipes de travail s'enregistrent en entrant au travail, afin de les surveiller subrepticement. L'employeur a déclaré qu'il s'agissait d'un gestionnaire sans scrupule, qui avait agi de son propre chef, mais il ne faut pas oublier que ce gestionnaire sans scrupule a été défendu en arbitrage par une entreprise multinationale. Si ces agissements avaient été jugés bien fondés, le jugement aurait force de loi aujourd'hui au Canada.

Nous avons également eu cet incident avec l'autre employeur fédéral, mettant en cause un gestionnaire qui soupçonnait un employé de réclamer frauduleusement des indemnités à la Commission de la santé et de la sécurité du travail. Le gestionnaire a décidé de son propre chef de retenir les services d'un enquêteur privé sur la base d'une impression, sans aucune preuve ni aucun renseignement étayant ses soupçons. Une cassette vidéo a été utilisée dans le cadre de cette enquête et un gestionnaire a affirmé avoir été mis au courant de l'affaire le lundi suivant un tournoi de hockey. Je me demande ce que ce gestionnaire savait ce vendredi-là pour décider de son propre chef d'embaucher un enquêteur privé afin de surveiller subrepticement son employé, alors qu'il n'avait pas été mis au courant de la situation avant le lundi. Voilà ce que les employeurs sont en mesure de faire aujourd'hui avec l'équipement qu'ils ont à leur disposition. Encore là, la société a présenté le gestionnaire comme une personne sans scrupule qui s'est fait elle-même justice, mais une multinationale a défendu le gestionnaire jusqu'en arbitrage, et si nous n'avions pas gagné, le jugement aurait force de loi aujourd'hui.

• (1750)

Nous croyons en outre que ce projet de loi va à l'encontre de l'article 8 de la Charte des droits et libertés parce qu'il autoriserait l'État ou les employeurs à recueillir des renseignements privés sans toutefois offrir de protection adéquate. Nous ne croyons pas que l'on cherche à atteindre un juste équilibre entre la sécurité et le droit des employés à la vie privée.

La présidente: Monsieur Hackl, je vais devoir vous arrêter ici. J'espère que vous n'avez pas grand-chose d'autre à ajouter.

M. Roland Hackl: J'ai dépassé les 10 minutes qui m'étaient allouées? Je suis désolé.

La présidente: Oui, en effet. Vous parlez depuis près de 11 minutes, mais je vous laisse continuer encore un peu.

M. Roland Hackl: D'accord.

La présidente: Vous pourriez peut-être glisser ces derniers commentaires dans vos réponses aux questions des membres du Comité. Autrement, vous leur enlevez du temps qui leur est imparti pour vous poser des questions.

M. Roland Hackl: Je suis ici pour répondre à vos questions, pour apporter mon aide.

La présidente: Merci beaucoup.

Voici maintenant M. Graham et M. MacKay de la société Fertilisants Canada.

M. Clyde Graham (vice-président directeur, Fertilisants Canada): Bonsoir, madame la présidente et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je vous remercie d'avoir invité Fertilisants Canada à venir s'entretenir avec vous aujourd'hui de la Loi sur la modernisation du transport. Nous sommes heureux de comparaître devant vous pour vous présenter de l'information sur notre mandat et formuler nos recommandations afin de favoriser le renforcement de l'objectif du projet de loi, à savoir promouvoir la concurrence dans le secteur du transport ferroviaire des marchandises.

Je vais commencer par nous présenter. Je m'appelle Clyde Graham et je suis premier vice-président de Fertilisants Canada. Je suis accompagné de M. Clyde MacKay, notre conseiller juridique sur les questions liées au transport ferroviaire.

Fertilisants Canada représente les fabricants, les grossistes et les détaillants d'engrais azotés, phosphatés, potassiques et sulfureux, et de produits connexes. Collectivement, nos membres emploient plus de 12 000 Canadiens et contribuent à plus de 12 milliards de dollars annuellement à l'économie canadienne grâce à ses installations manufacturières, minières et de distribution de pointe.

Notre association qui comprend des sociétés comme PotashCorp, Koch Fertilizer Canada, The Mosaic Company, CF Industries, Agrium et Yara Canada, entre nombreuses autres, est déterminée à favoriser la croissance continue du secteur des fertilisants par des programmes et des travaux de recherche novateurs et des initiatives de sensibilisation.

Le Canada est l'un des premiers producteurs de fertilisants au monde. Nos produits aident les agriculteurs à fournir des aliments en abondance et de manière viable au Canada et aux États-Unis et dans plus de 70 autres pays dans le monde. Nous jouons donc un rôle fondamental dans l'industrie agroalimentaire canadienne qui, selon le conseil consultatif en matière de croissance économique du premier ministre, est très novatrice.

Afin de répondre à la demande des agriculteurs dans le monde entier, nous nous appuyons fortement sur le réseau ferroviaire pour le transport de nos produits le long de nos corridors commerciaux vers les marchés nationaux et internationaux. Fertilisants Canada est un fier partenaire du réseau ferroviaire canadien et nous sommes l'un de ses plus importants groupes de clients à la fois pour le CN et le CP.

En tant qu'intervenants clés, nous sommes encouragés à travailler avec le gouvernement, et ce dernier a montré qu'il avait à coeur de moderniser le réseau de transport canadien et d'améliorer sa capacité. Nous saluons les objectifs du projet de loi en ce qui touche le transport de marchandises et nous appuyons nombre de changements qui ont été proposés, y compris ceux qui apportent des éclaircissements aux questions touchant la responsabilité civile, le renforcement de la sécurité ferroviaire, la promotion de la concurrence et la transparence des données.

Dans le contexte actuel de mondialisation croissante, nous sommes heureux de la reconnaissance par le gouvernement de la nécessité d'adopter une approche nuancée du transport des marchandises pour répondre aux besoins de l'économie canadienne. Nous formulons les recommandations suivantes, tout en sachant que le réseau de transport de marchandises par train doit évoluer afin d'assurer que les cadres des sociétés ferroviaires canadiennes ne nuisent pas à la qualité des emplois, au commerce et à la saine concurrence au Canada.

J'aimerais commencer par discuter des exclusions pour l'interconnexion de longue distance.

Les mesures proposées dans le projet de loi empêcheraient certains produits et certaines régions de bénéficier des avantages de l'interconnexion de longue distance, et cela inquiète beaucoup nos membres. Le Canada adhère depuis longtemps au principe du transport public comme fondement de notre économie. Ce principe empêche les sociétés de transport de faire de la discrimination à l'encontre de certains types de biens. C'est ce qui a maintenu l'économie canadienne en marche en dépit des distances considérables. Si l'on amende la loi pour y exclure certains types de biens et certaines régions de l'interconnexion de longue distance, cette mesure aura l'effet négatif d'éroder le principe du transport public, créant un dangereux précédent pour l'ensemble des Canadiens.

Comme la majorité de nos membres exercent leurs activités dans des collectivités et des régions qui dépendent du réseau ferroviaire, si l'accès à l'interconnexion de longue distance leur est refusé simplement pour des raisons de localisation, le prix à payer pour poursuivre leurs activités augmentera d'autant. En ce qui touche la sécurité, j'aimerais également que vous portiez votre attention sur les mesures visant l'exclusion des produits toxiques par inhalation de l'interconnexion de longue distance. L'un de ces produits, l'ammoniac anhydre, est un élément de base des engrais azotés et il est appliqué directement et à grande échelle dans le sol canadien pour l'obtention de récoltes plus saines. Ce fertilisant est indispensable pour de nombreux agriculteurs.

• (1755)

À ce jour, aucune preuve ne porte à croire que ce produit ne puisse être transporté par chemin de fer en toute sécurité. Nos membres ont à cœur la sécurité du transport des marchandises.

Pour étoffer mon observation, je tiens à préciser que nos membres utilisent les wagons construits précisément pour la manutention en toute sécurité de l'ammoniac. Nos membres paient des sommes élevées pour la couverture d'assurance et les mesures de sécurité nécessaires à la protection du transport des produits. Ils paient déjà des tarifs marchandises nettement supérieurs pour le transport de matières dangereuses et notre association élabore de façon proactive des codes de sécurité et des ressources didactiques pour la chaîne d'approvisionnement et pour les premiers intervenants afin de favoriser la manutention sécuritaire des engrais.

D'autres catastrophes, comme celles survenues à Lac-Mégantic, ne doivent jamais se reproduire. Cependant, il faut adopter une approche sur le transport de marchandises dangereuses axée sur des décisions de principe responsables à l'aide de données probantes.

Je tiens à préciser qu'il n'existe aucune raison de sécurité, et il n'en a jamais existé, pour discriminer l'expédition de MTI, comme l'ammoniac, par interconnexion de longue distance. Nos membres paient déjà des taux de prime, ce qui permet d'indemniser les compagnies ferroviaires qui assument la responsabilité d'assurer la manutention de ces produits. Au sujet du transport de l'ammoniac, les taux sont de quatre à cinq fois plus élevés que pour d'autres

genres d'engrais. Les prix d'interconnexion de longue distance établis par l'Office en tiendront compte et permettront d'indemniser adéquatement les compagnies ferroviaires.

J'aimerais également vous présenter brièvement deux autres recommandations portant sur les changements prévus à la zone d'interconnexion agrandie et aux lieux de correspondance.

Tout d'abord, une mise en garde s'impose contre les dispositions qui permettraient aux compagnies ferroviaires d'annuler le service des lieux de correspondance par la présentation d'un simple préavis. Nous sommes d'avis que les modifications proposées empêcheraient l'Office des transports du Canada de rétablir les lieux de correspondance et accentueraient le déséquilibre de pouvoir actuel entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires. Auparavant, les compagnies ferroviaires refusaient la présence de lieux de correspondance afin d'éviter le transfert du transport ferroviaire vers des réseaux adjacents. Nous recommandons d'abolir cette disposition du projet de loi C-49 afin d'éviter de commettre à l'avenir un préjudice contre les expéditeurs captifs.

Ensuite, les membres de Fertilisants Canada sont déçus de la décision du gouvernement de mettre un terme à la disposition sur la zone d'interconnexion agrandie dans un rayon de 160 kilomètres. Je crois bien que cette question a été abordée plus d'une fois. Nous avons constaté que l'interconnexion dans un rayon de 160 kilomètres a permis d'améliorer la concurrence sur de plus longues distances comme l'a confirmé Transports Canada. Puisque le fret ferroviaire dans l'Ouest canadien n'a pas fondamentalement changé depuis l'adoption en 2014 du règlement sur l'interconnexion dans un rayon de 160 kilomètres, nous sommes déçus que le gouvernement ait décidé de mettre un terme à la zone d'interconnexion agrandie.

Le secteur des engrais canadien est un fier partenaire du réseau ferroviaire du Canada. Ce réseau fonctionne bien pour l'ensemble des industries canadiennes. Il s'agit d'une approche concertée sur le transport des biens au Canada et ceux destinés à l'exportation. Ensemble, nous contribuons à la concurrence du Canada sur les marchés mondiaux dans le secteur agroalimentaire grâce au commerce et au transport. Notre industrie de 12 milliards de dollars et les 12 000 emplois comptent sur un réseau ferroviaire moderne, concurrentiel et en santé pour survivre et prospérer. Il est crucial pour nous de veiller à ce que nos produits soient livrés en toute sécurité aux agriculteurs, notamment vers la région du Niagara, les champs de céréales des Prairies ou dans les terres intérieures de la Colombie-Britannique et nous sommes très fiers de nos réussites à ce chapitre.

Nous appuyons vivement la plupart des propositions présentées dans ce projet de loi et en saluons les intentions. Les expéditeurs captifs, qui sont affectés à une ligne ferroviaire et tributaires de la compagnie de chemin de fer, doivent profiter de notre infrastructure ferroviaire à l'échelle nationale. Nous nous réjouissons que le gouvernement les appuie. Nous croyons, cependant, que d'autres efforts s'imposent et nous encourageons donc les membres de ce comité à tenir compte de nos recommandations. Nous estimons pouvoir améliorer le projet de loi C-49 grâce à l'adoption d'une approche de principe réfléchie et axée sur des faits probants.

Je vous remercie. Il s'agit de la fin de notre exposé. Ian et moi serons heureux de répondre à vos questions.

• (1800)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Graham.

Nous allons passer à la période des questions et nous cédon la parole à Mme Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente, et je tiens à remercier les témoins qui ont comparu aujourd'hui. Je vous suis reconnaissante de vos témoignages.

Comme vous l'avez mentionné, monsieur Graham, un thème se répète dans les témoignages entendus et j'aimerais le souligner. Bon nombre des témoins acceptent une grande partie des éléments présentés dans ce projet de loi, mais certaines dispositions suscitent leurs inquiétudes et je tiens à mentionner notamment la question de l'interconnexion de longue distance.

Vous avez précisé diverses mesures pour exclure le transport de matières toxiques par inhalation et je crois que cette question m'a été présentée lors d'une réunion précédente. Je me demande si vous pouvez en expliquer le raisonnement. Quels motifs ont été invoqués pour prévoir une disposition d'exclusion dans la loi?

M. Clyde Graham: Le gouvernement ne nous a pas présenté d'arguments persuasifs et, selon nous, il semble qu'il s'agisse d'une décision arbitraire. Il n'existe pas de raison sécuritaire valable à cet égard et je ne comprends pas pourquoi nos produits feraient l'objet de discrimination.

Mme Kelly Block: Vous avez également commenté les obligations communes des transporteurs, soit le principe commun des transporteurs, et, cela est inquiétant, car c'est le fondement même de votre industrie. Votre organisation est-elle préoccupée par le fait que cette exclusion pourrait être risquée au sujet de l'interconnexion de longue distance? Peut-on présumer, en bout de ligne, que ces obligations ne seront peut-être pas honorées?

M. Clyde Graham: Le mémoire abonde dans ce sens. Nous croyons qu'il s'agit d'un dangereux précédent. Cette mesure pourrait viser d'autres aspects du transport ferroviaire de nos produits, en particulier l'ammoniac. Nous ne croyons pas que les compagnies ferroviaires devraient être autorisées à choisir les produits qu'elles transportent. Ce n'est pas de leur ressort. Leur travail consiste à assurer le transport des marchandises en toute sécurité.

• (1805)

Mme Kelly Block: Merci beaucoup.

Monsieur Northey, j'aimerais vous poser une question. Hier matin, le sous-ministre délégué a précisé qu'on permettrait le non-renouvellement de l'interconnexion prolongée devienne caduque, car elle est peu utilisée, mais cette mesure aurait des conséquences imprévues sur le caractère concurrentiel des compagnies ferroviaires canadiennes par rapport aux compagnies américaines. Je crois que certains témoignages ont semé la confusion lorsque des témoins ont affirmé qu'il s'agissait d'une solution à laquelle on n'avait pas souvent recours et puis ils enchaînent en mentionnant les retombées sur le marché. Pourriez-vous vous prononcer sur cette question?

M. Greg Northey: Cette question a été bien abordée et il faut mentionner l'utilisation que l'on en fait. On se servirait de la disposition et le pouvoir de négociation serait alors accru. Dans notre situation, il existe des cas précis là où il y a transport de marchandises. Nous pourrions expédier une grande quantité de produits vers les États-Unis. Nous avons remarqué que le CN et le CP ne tiennent pas nécessairement à assurer le transport des marchandises vers les États-Unis, car souvent ils ne pourront pas se servir de ces wagons pendant peut-être 30 jours. En général, ils imposent un prix élevé pour ces transports-là afin de dissuader les expéditeurs d'avoir accès à ces marchés. Ils doivent structurer leur réseau, mais ils estiment qu'ils peuvent optimiser et utiliser leurs actifs comme bon leur semble.

La zone d'interconnexion agrandie a permis à ces expéditeurs d'avoir accès au BNSF, qui désire assurer le transport de ces marchandises. Lorsque nous nous penchons sur cette question et sur l'ensemble du réseau, l'accès à un marché concurrentiel profite à tout le réseau. Ceux qui désirent exploiter ces actifs pour une autre raison ou se rendre sur la côte Ouest ou à Thunder Bay ne ressentiront pas nécessairement de pression de la part des expéditeurs qui se plaignent du manque de services et du non-respect des obligations communes des transporteurs puisqu'une autre compagnie de chemin de fer peut prendre la relève. L'objectif en général consiste à optimiser cette disposition. Il s'agit d'exploiter l'ensemble du réseau et d'optimiser les décisions économiques, tant pour les compagnies de chemin de fer que pour les expéditeurs.

C'est là la loi de la concurrence et c'est ce que nous avons constaté. Lorsque l'on y a eu recours, les retombées ont été considérables. Un petit expéditeur peut économiser 1 500 \$ par wagon. Il peut seulement utiliser 15 wagons et il a peut-être cinq employés à son actif, alors les conséquences pour cet expéditeur sont immenses. Il peut investir l'argent économisé dans son entreprise et il peut investir dans l'économie et faire progresser son entreprise.

Ces économies peuvent sembler bien minces pour de petits ou moyens expéditeurs, mais les retombées sont énormes.

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand: Merci, madame la présidente.

Ma question s'adresse à M. Hackl. Je sais que la question des enregistreurs audio-vidéo de locomotive est relativement litigieuse et j'espère que ces échanges seront productifs et fructueux.

J'ai prêté une oreille attentive à vos observations préliminaires sans préjugé, mais, pour cet exercice-ci, j'aimerais prendre position. Tout d'abord, il n'existe pas de droit absolu à la vie privée en milieu de travail. On ne doit pas discuter de sujets inappropriés qui pourraient être une source d'embarras après coup. En outre, je ne vois aucun inconvénient à bavarder avec mon personnel, et cette discussion pourrait être enregistrée sans problème. Ensuite, par souci de sécurité du public et pour avancer les choses en la matière, les EAVL représentent peut-être un élément absent de la liste de tous les dispositifs dont vous venez de mentionner. Enfin, j'imagine que la loi ne précise pas que les données provenant des EAVL peuvent être utilisées à des fins répressives ou disciplinaires. Quiconque le ferait ne respecterait pas la loi.

Je vous prie de bien vouloir me faire part de vos commentaires à ce sujet.

M. Roland Hackl: Je vous suis reconnaissant de me poser la question.

Un droit absolu est plutôt singulier. Je crois qu'il est raisonnable de s'attendre à une vie privée en milieu de travail. Je doute qu'un employeur soit vraiment intéressé à la conversation dans une locomotive après qu'une équipe qui devait, aux termes d'un contrat ou d'une loi, être relevée de ses fonctions après 12 heures se retrouve toujours dans le train après 14 ou 15 heures. Bien que la discussion puisse être intéressante, le sujet pourrait être plutôt futile, alors je ne sais pas pourquoi nous voudrions enregistrer ces conversations-là.

Je ne partage pas votre avis cependant selon lequel la technologie n'est pas disponible. La technologie existe et on l'utilise activement aujourd'hui. Le BST peut s'en servir. Nous nous inquiétons à savoir qui serait responsable de ces renseignements, de cette information protégée, privée et privilégiée? Devrait-on confier au BST le mandat et la responsabilité de faire enquête de façon impartiale sur un incident ou une catastrophe ou cette responsabilité devrait-elle relever des employeurs qui ont posé à de nombreuses reprises... je ne sais pas si des actes de malice ont été avérés, mais certains des gestes posés par les employeurs avaient certainement été « malveillants » par l'imposition de mesures disciplinaires ou répressives contre des employés. Ces gestes nous préoccupent.

Je ne suis pas sûr de lire la loi de la même manière lorsqu'il est question de sanctions ou de mesures disciplinaires. Le regard posé par les juristes peut être légèrement différent, mais nous devons étudier la question et vous en faire rapport.

• (1810)

M. Phil Benson: Par souci de clarté, si vous consultez les faits réels ainsi que les questions et réponses du ministère des Transports, on précise que ces mesures pourraient vraiment servir à des fins disciplinaires. Un représentant du CP a été clair ce matin que l'on appliquerait des mesures disciplinaires.

La réponse de Transports Canada est contraire à la déclaration précédente de Mme Fox du BST qui a mentionné qu'il fallait privilégier et protéger le droit à la vie privée. Le privilège vise la personne dont la vie privée est en jeu et, avec tout le respect qui s'impose, je me moque royalement de ce que vous pensez du droit à la vie privée. Je me soucie plutôt des propos tenus par nos membres au sujet du droit à la vie privée et des déclarations des juges de la Cour suprême et des législateurs de ce pays relativement aux droits à la vie privée. Il est facile pour quiconque de retirer le droit à la vie privée d'une autre personne. Le privilège accompagne la personne, et cette question ne relève d'aucune compagnie ni du gouvernement.

Comme deuxième sujet évoqué par Mme Fox, les mesures ne doivent pas servir à des fins disciplinaires ni répressives. D'après la déclaration de Transports Canada, ce ne sera pas le cas.

Il y a un troisième sujet à l'étude si vous le souhaitez, mais la parole est à vous.

M. Gagan Sikand: Non, veuillez poursuivre.

M. Phil Benson: Troisièmement, Mme Fox a précisé qu'on a besoin d'une culture juste. Comme je l'ai répété auparavant, et comme mon confrère M. Hackl vient tout juste de le mentionner, la culture n'est pas juste. Nous sommes en train de créer un fantasme au sujet de ce que pourrait ou devrait être un EAVL, mais pas de ce dont il s'agira.

M. Gagan Sikand: Rapidement, parce que je veux que vous répondiez à ma question de suivi: en ce qui concerne la culture juste ou ce qui a été dit plus tôt, ce que je dis, c'est que, si ces actes sortaient du cadre législatif, si vous les utilisiez en tant que mesures punitives ou disciplinaires, vous le feriez à tort. Vous n'agiriez pas conformément à la loi. Est-ce que cela change votre point de vue?

M. Phil Benson: Cela réglerait cette question, d'une certaine manière, mais, pour être clair, ce n'est pas ce que Transports Canada vous a dit dans sa réponse et ses faits, et il ne s'agit pas de ce que les entreprises vous ont déclaré. Avec tout le respect que je vous dois, nous ne pouvons pas formuler de commentaires au sujet de ce que pourrait contenir un projet de loi; tout ce que nous pouvons traiter, c'est ce qui figure dans le projet de loi en ce moment.

M. Gagan Sikand: À votre avis, si cela devait figurer dans le projet de loi — le fait que ces actes sortiraient de son cadre —, votre position serait-elle différente?

M. Phil Benson: Vous posez une question hypothétique, à laquelle il est difficile de répondre, car le privilège de la personne de voir sa vie privée protégée est un privilège personnel. Ce n'est pas quelque chose à l'égard de quoi je peux, en tant que représentant de Teamsters Canada — ou mon confrère M. Hackl, en tant que vice-président de cette entreprise — peut dire: « Oh, sapristi, selon notre avis juridique, il s'agit d'une contravention à l'article 8 de la Charte et d'une infraction à la Loi sur la protection des renseignements personnels. »

Très franchement, vous affirmez que, si nous modifions un projet de loi qui, selon toute probabilité, est inconstitutionnel et enfreint la Loi sur la protection des renseignements personnels, cette disposition va le rendre acceptable, à votre avis. Comme vous le comprenez, monsieur Sikand, cela nous met dans une situation très difficile. Nous n'allons pas répondre à cette question hypothétique.

La présidente: Merci beaucoup. Nous avons dépassé le temps dont nous disposons.

Monsieur Aubin.

• (1815)

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Bonjour, messieurs. Je vous remercie de votre présence.

Beaucoup de choses ont été dites sur ces enregistreurs audio-vidéo. Je ne veux pas étirer le débat outre mesure, puisque vous avez, me semble-t-il, très bien fait valoir votre point de vue, et nous l'avons entendu.

J'ai une seule question: si le projet de loi C-49 énonçait de façon claire, nette et précise que les enregistreurs audio-vidéo ne peuvent être utilisés que par le BST et seulement à la suite d'un accident, cela modifierait-il votre position de quelque façon que ce soit?

[Traduction]

M. Roland Hackl: C'est notre position: que seul le Bureau de la sécurité des transports devrait y avoir accès. Les enregistrements ne devraient pas être communiqués aux employeurs ou à des tiers. Nous sommes de cet avis depuis l'instauration initiale de cet équipement, et nous serions satisfaits d'une telle disposition.

[Français]

M. Robert Aubin: Cela m'amène à vous parler de mesures de sécurité qui, à mon avis, sont encore plus importantes. D'ailleurs, de nombreux témoins en ont parlé et vous pouvez probablement le corroborer. La plupart des incidents ferroviaires liés à un facteur humain sont attribuables à la fatigue. Or le projet de loi C-49 ne prévoit aucune mesure pour traiter de la fatigue des conducteurs de train.

Les représentants des compagnies ferroviaires nous disent être en discussion constante avec les syndicats sur cette question et que c'est important et même prioritaire. Or, la lenteur avec laquelle le gouvernement ou les compagnies ferroviaires mettent en oeuvre des mesures pour lutter de façon efficace contre la fatigue m'apparaît être un élément de sécurité beaucoup plus important que le fait d'installer ou non un enregistreur, qui ne fera que faciliter l'enquête après un accident.

Sentez-vous qu'il y a des progrès et que des mesures pourront s'appliquer bientôt en ce qui a trait à la fatigue?

[Traduction]

M. Roland Hackl: Heureusement, oui. Tout d'abord, l'EAVL ne changerait rien à la fatigue.

Déjà, en 2010, les responsables du chemin de fer du CN et notre syndicat commençaient à négocier dans la convention collective des méthodes permettant de régler le problème de la fatigue. On n'a pas accordé la priorité à cette question, et la situation n'a pas beaucoup progressé. La dernière convention collective, qui — je crois — a été ratifiée avec le CN le 4 août, contenait beaucoup plus de dispositions sur la fatigue. En outre, le CN et les Teamsters ont établi, avec l'aide d'un spécialiste en matière de fatigue — un ancien agent du BST qui se spécialise dans la science du sommeil —, un plan de collaboration afin que nous puissions travailler ensemble pour cumuler des renseignements scientifiques et en faire le suivi pour nous assurer que les méthodes que nous adoptons en ce qui a trait à l'horaire, au repos et à l'équilibre travail-vie personnelle des membres d'équipage ont une incidence positive et factuelle. C'est une chose que d'affirmer que nous pensons que ces méthodes seront utiles; c'en est une autre que de mesurer leur utilité.

Je crois que vous avez entendu aujourd'hui les représentants du CN aborder un peu l'étude menée au moyen de l'appareil Fitbit, dans le cadre de laquelle nous... J'en ai porté un. Je ne ferais rien porter à nos membres que je ne porterais pas moi-même. L'appareil surveille nos habitudes de marche et de sommeil. Il y a quelques bogues, au début. Par exemple, selon l'enregistrement, durant une période de deux heures où je me trouvais à une réunion concernant les pensions, je dormais, alors il y a eu un petit débat à ce sujet, mais nous avons réglé certains des bogues à cet égard, et nos membres portent les appareils. Nous prévoyons — c'est ce que nous avons fait — les mettre dans un environnement sans horaire établi et sans les améliorations que nous avons négociées, faire le suivi de renseignements sur les membres, transformer leur environnement afin qu'il soit plus structuré, selon un horaire établi, puis les laisser s'y adapter. Nous commençons tout juste à recevoir les données contenant les renseignements de suivi, et, jusqu'ici, c'est très positif.

Nous recevons des lettres de membres qui disent: « Ma foi, j'ai enfin une vie, et les choses fonctionnent bien. »

Fait intéressant: la semaine dernière — je ne suis pas certain de ce que les représentants du CP vous ont dit à ce sujet —, nous avons conclu un accord provisoire avec le chemin de fer du CP, soit une prolongation de un an des conventions collectives actuelles des mécaniciens de locomotive et des chefs de train du CP. Cette entente arrivera à échéance en décembre. Une prolongation provisoire a maintenant été présentée à des fins de ratification. La pierre angulaire de cette entente, ce sont les dispositions qui concernent l'établissement des horaires de manière à tenter d'éviter la fatigue d'une façon semblable, à l'aide des mêmes spécialistes du sommeil que ceux à qui nous avons recours, au CN, pour tenter d'apporter des améliorations sur ce plan également.

Nous observons beaucoup de progrès, depuis un meilleur équilibre travail-vie personnelle jusqu'à des gens qui ne s'absentent pas à l'improviste, en passant par un meilleur maintien en poste pour les employeurs, qui profitent d'une meilleure assiduité au travail.

Nous suivons le processus relatif aux conventions collectives pour y arriver, alors il y a eu de bonnes nouvelles. Vous êtes peut-être au courant de l'entente conclue la semaine dernière, mais cette entente est positive pour tout le monde afin que l'on tente de faire avancer les choses sur ce plan.

• (1820)

La présidente: Vous disposez d'une minute.

[Français]

M. Robert Aubin: Ma prochaine question s'adresse à vous, monsieur Graham. Je tiens à vous dire que je ne m'explique pas plus que vous l'exclusion que vous subissez.

Est-ce que le projet de loi C-49 devrait prévoir des conditions particulières pour le transport de matières dangereuses? Présentement, le transport de pétrole et le transport d'huile de canola semblent être gérés exactement de la même façon, ce qui m'apparaît un peu particulier. Je ne dis pas qu'il y a un lien entre cela et votre exclusion, mais est-ce que vous reconnaissez que les matières dangereuses devraient être traitées de façon différente? Cela n'apparaît pas dans le projet de loi C-49.

M. Clyde Graham: Merci de votre question.

[Traduction]

Ce dont il est question, dans le projet de loi, c'est l'exclusion des marchandises produisant des inhalations toxiques, ce qui comprend l'ammoniac. Aucune raison liée à la sécurité ne justifie cette exclusion. Nous ne sommes pas certains du but dans lequel elle a été créée. D'autres marchandises dangereuses ne sont pas exclues, alors celle-ci ne peut être expliquée par une raison liée à la sécurité. Évidemment, si nos marchandises sont dangereuses, nous devons y faire attention. Nous devons en être les intendants. Pour ce faire, nous travaillons en très étroite collaboration avec les compagnies de chemin de fer et tous les autres intervenants, y compris les intervenants de première ligne. Toutefois, les dispositions dont nous discutons — les manoeuvres interréseaux — sont d'ordre économique. Elles ne concernent pas la sécurité.

Je ne sais pas si cela répond à votre question.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Graham.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Parlons de l'EAVL, car je peux voir qu'il s'agit... Je suis déchiré à ce sujet. Je vais suivre la ligne de pensée de mon collègue et y ajouter un peu de réflexion personnelle. Il y a toujours eu des problèmes liés à des relations de travail difficiles entre les entreprises et leurs travailleurs. Je comprends cela. Vous venez tout juste de parler de deux ou trois ententes qui ont été conclues. On dirait que la situation s'améliore, mais, tout de même, cela pourrait replonger tout le système dans un genre de soupe toxique. On ne veut tout simplement pas en arriver là.

Je suppose que, dans ce cas — et je ne m'attendrai qu'à une courte réponse —, la question est la suivante: si les EAVL sont instaurés, à qui les données devraient-elles appartenir?

M. Roland Hackl: La courte réponse — comme je l'ai déjà dit —, c'est que les gardiens des données devraient être le BST, en cas d'incident ou d'accident. Elles ne devraient pas être transmises à un employeur, quelle que soit la raison pour laquelle il voudrait les utiliser, surtout s'il s'agit d'un employeur vindicatif, comme nous en voyons depuis très longtemps.

M. Ken Hardie: D'accord. Toutefois, qu'arriverait-il si, en examinant l'enregistrement qui a été saisi, le BST découvrirait qu'un des membres de l'équipage ou les deux avaient utilisé un téléphone cellulaire? Nous savons tous que l'utilisation d'un téléphone cellulaire dans cet environnement d'exploitation est contraire aux règles et devrait être contraire à la loi, comme ça l'est cas de la conduite automobile. Certes, dans mon ancienne vie à l'autorité des transports du Vancouver métropolitain, où nous avons des EAVL, en passant, à bord des autobus, nous n'avons pas besoin de ces enregistrements parce que les passagers prendraient des photographies du conducteur utilisant le téléphone cellulaire.

Mais, d'accord, alors le BST découvre que les membres de l'équipage utilisaient des téléphones cellulaires. La personne moyenne, raisonnable et bien pensante s'attendrait à ce que des mesures punitives soient prises à cet égard, n'est-ce pas?

M. Roland Hackl: Je souscris à l'opinion selon laquelle les gens pourraient s'attendre à cela. La réalité, c'est que, si j'utilise un téléphone cellulaire aujourd'hui, sans EAVL, je suis congédié. Si je suis impliqué dans un accident à un passage à niveau et que je suis au téléphone cellulaire, non seulement je suis congédié et je ne récupérerai jamais mon emploi — comme l'a confirmé à maintes reprises la jurisprudence arbitrale —, mais je vais aussi me faire accuser d'une infraction criminelle. L'autre chose qui va arriver, c'est que je vais me faire accuser au civil, alors, pendant que je serai en prison, ma famille va se faire expulser de sa maison.

Il y a des ramifications extrêmes.

M. Ken Hardie: Autrement dit, cela ne fait qu'enfoncer le clou. Si un enregistrement confirme que cela s'est produit, rien ne change vraiment. La punition correspond au crime, essentiellement.

M. Roland Hackl: L'enregistrement n'est pas la question. Si les données sont utilisées de façon responsable par le BST aux fins de l'enquête et que les téléphones cellulaires se révèlent être le problème...

Nous savons que les téléphones cellulaires posent problème. Si une personne utilise un téléphone cellulaire, c'est un problème. La préoccupation ne tient pas nécessairement au téléphone cellulaire. Personne ne veut cela. Nous disons aux gens carrément: « Pas de téléphone cellulaire. Vous êtes congédié. Ne le faites pas. » La préoccupation est liée à d'autres éléments. Pendant 12 heures, je suis enregistré, afin que mon employeur puisse m'examiner à loisir. Cette technologie est diffusée en continu auprès de mon gestionnaire, à son domicile, à 4 heures du matin, s'il le souhaite. Selon moi, aucun employé au pays ne devrait être soumis à une telle situation.

• (1825)

M. Ken Hardie: Je comprends cela.

Qu'est-il arrivé dans le cas de la collision survenue à Toronto? Quelle en était la cause?

M. Roland Hackl: Le rapport vient tout juste d'être publié. Je peux le citer mot pour mot. Il s'agissait d'une erreur humaine. Je crois savoir que la fatigue pourrait avoir été un facteur, une pièce d'équipement... Beaucoup d'autres facteurs sont en cause également. Un moteur léger, c'est-à-dire un groupe de trois locomotives, est entré en collision avec un train de marchandises, si je me souviens bien.

Ce dont peu de gens ont entendu parler, qui n'a pas fait les manchettes, c'est qu'on avait appelé l'équipage immédiatement avant pour lui dire d'être aux aguets parce qu'il y avait des intrus dans la cour. Alors, les membres de l'équipage surveillaient les gens qui se promenaient partout et prêtaient attention à tout un tas de choses. Ils

sont arrivés à une liaison, c'est-à-dire un très court segment de voie qui traverse d'une voie à une autre, et ils ont frappé un autre train en mouvement.

M. Ken Hardie: Je vois.

Y a-t-il une leçon à tirer de cela, que peut-être un enregistrement vidéo fournirait à l'entreprise comme aux employés, qui laisserait entrevoir d'autres façons de faire face à une situation comme celle-là, car il est certain qu'elle se reproduira, n'est-ce pas?

M. Roland Hackl: Je ne sais pas s'il est certain qu'elle se reproduira, mais j'aurais tendance à penser que le projet de loi actuel et ce que nous proposons que le BST utilise en cas d'incident ou d'accident fournirait exactement ce que vous demandez. Après cet incident, le BST dirait: « Nous avons un problème; envoyez-nous l'enregistrement, et nous allons y jeter un coup d'œil », le BST enquête, et nous allons de l'avant à partir de là.

M. Ken Hardie: Je pense — et je vais formuler un commentaire à ce sujet — que vos équipages exploitent des unités de plusieurs tonnes qui sont très difficiles à arrêter, très difficiles à ajuster. Je pense qu'il y a au sein du public une attente raisonnable que les choses se passent de la bonne façon, et, selon moi, il est évident qu'étant donné le bilan de sécurité, la plupart du temps, c'est le cas.

Quand quelque chose tourne mal, par contre, il y a également une attente raisonnable que des mécanismes soient en place pour que l'on puisse découvrir ce qui est arrivé, remédier à la situation de façon opérationnelle et, si quelqu'un a commis une erreur, si les éléments de preuve l'indiquent, le public s'attendra à ce que cette erreur entraîne un certain genre de punition. C'est seulement un de mes commentaires.

M. Phil Benson: Je pense que Mme Fox, du BST, a abordé cette question. Dans son examen, le BST doit découvrir ce qui s'est passé et comment cela s'est passé, mais ce qui arrive ensuite sur le plan de la responsabilité criminelle et civile survient après l'examen du BST. Elle a été assez claire à ce sujet: la protection des renseignements personnels ne vous permet pas de contourner la contravention du Code criminel.

Il y a une différence. Des gens disent parfois: « Si quelqu'un a enfreint la loi... rien ne vous prémunit contre une infraction », mais dans la réalité, un dossier est présenté dans un tribunal, où un juge l'examinera pour décider s'il est ou non probant, s'il sera ou non public, s'il sera ou non vu.

Personnellement, nous ne voulons pas voir apparaître dans la presse des photos de nos membres, parce qu'une fois que le privilège et la protection du BST disparaissent et que des tiers seront informés, l'information sera mise au jour. Je pense que ce n'est vraiment pas approprié d'avoir, comme aux États-Unis, un genre de diffusion en direct, en boucle, de ce qui s'est produit dans les 30 dernières secondes de la vie de votre être cher.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Benson.

Allez-y, monsieur Badawey

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je vais continuer avec le thème auquel je m'en suis tenu au cours des dernières heures. Je vais adresser mes questions à M. Graham.

La vision d'ensemble m'intéresse beaucoup. Soyons clairs: il ne s'agit que des affaires. Il s'agit de pratiques commerciales et, par le fait même, de tenter d'établir un équilibre fondé sur la valeur du rendement des investissements, qui nous donne, au final, comme vous l'avez mentionné plus tôt, un meilleur rendement de l'entreprise et de ceux que vous représentez. Les membres de Fertilisants Canada comptent pour 12 000 emplois et contribuent annuellement à hauteur de 12 milliards de dollars à l'activité économique au Canada seulement; 12 % de l'approvisionnement en fertilisants du monde provient du Canada, apportant une forte contribution au PIB sur laquelle nous comptons; le Canada exporte des fertilisants dans plus de 80 pays, et 95 % de la production de potasse du Canada est exportée; enfin, le fertilisant est la troisième marchandise expédiée en masse par les chemins de fer canadiens. Vu tous ces éléments, il y a de fait quelque chose à dire à ce sujet.

Ce qui m'intéresse le plus dans ce processus d'écoute, cette semaine, c'est que nous nous assurions d'intégrer les caractéristiques du projet de loi C-49 dans la grande vision d'ensemble concernant les bonnes pratiques commerciales. Cela devient pour vous un moteur pour que la vision du ministre Garneau, qui suppose de s'assurer que les investissements futurs en matière d'infrastructures sont alignés sur une stratégie de transport nationale, commence à prendre forme et que nous ne nous retrouvions pas avec les mêmes problèmes et difficultés que ceux que nous avons déjà éprouvés au début du siècle, lorsque nous avons commencé à construire ces éléments d'infrastructure en vase clos, malheureusement.

Comment pouvons-nous intégrer nos données, notre distribution, nos systèmes logistiques? Comment pouvons-nous nous assurer d'intégrer non seulement notre infrastructure de transport nationale, mais aussi notre système de transport international, pour que, de nouveau, notre PIB connaisse une croissance rapide pendant de nombreuses années, pour 30 à 50 ans? Voici ma question: comment pouvons-nous nous améliorer pour devenir un moteur qui vous permettra de faire des affaires?

• (1830)

M. Clyde Graham: En ce qui me concerne, je ne m'occupe que des fertilisants.

L'économie fonctionne mieux lorsque les entreprises collaborent, et beaucoup d'acteurs dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement déplacent des produits à l'intérieur et à l'extérieur du Canada. Évidemment, il est important d'établir des prévisions concernant ce que nous allons faire avec notre entreprise et ce que nous visons, et nous espérons que les compagnies ferroviaires soient en mesure de réagir à cela. Je pense qu'elles ont parfois attendu que le volume soit suffisant avant de consentir des investissements dans les infrastructures.

Notre industrie de la potasse, en particulier dans la province de la Saskatchewan, a investi environ 18 milliards de dollars pour accroître sa capacité. C'est un signal important qu'elle envoie aux marchés, aux ports, au fret maritime et aux compagnies de chemins de fer, selon lequel notre industrie est en pleine croissance et nous avons besoin d'une capacité accrue dans le système. Nous espérons que les compagnies de chemins de fer puissent répondre à cela.

Le système est limité en raison de la géographie. Nous comprenons cela. Nous savons qu'un ambitieux programme d'améliorations des infrastructures est proposé au port de Vancouver. Nous aimerions voir le gouvernement y donner son appui, par exemple. Je ne pense pas qu'il y ait une réponse simple à cela.

J'aimerais demander à la présidente si elle autoriserait M. MacKay à répondre brièvement à cette question qui concerne le réseau nord-américain.

M. Ian MacKay (conseiller juridique, Fertilisants Canada): En réponse à la question du député, une des excellentes choses au sujet de ce projet de loi, c'est qu'il reconnaît que la concurrence entre les chemins de fer est importante pour les expéditeurs. En l'absence d'une concurrence réelle entre les chemins de fer... Nous avons entendu aujourd'hui M. Johnston, de Teck, parler de droits d'exploitation. C'est une version ou une possibilité. Mais les mesures qui sont proposées dans le projet de loi C-49 sont essentielles pour ce qui est de substituer des interdictions législatives à une concurrence réelle. Pour atteindre les objectifs dont vous avez parlé, nous voulons nous assurer que ces mesures sont efficaces pour créer bel et bien un substitut approprié à la concurrence.

M. Vance Badawey: Combien de temps nous reste-t-il? Deux minutes.

Je vais m'adresser à M. Northey, de Pulse Canada.

Pouvez-vous ajouter votre grain de sel au sujet de cette question?

M. Greg Northey: Je vais seulement faire fond sur ce que Ian a dit. Nous avons en ce moment les éléments fondamentaux dans le projet de loi C-49. Beaucoup d'expéditeurs se sont présentés ici aujourd'hui. Ceux-ci se sont montrés assez solidaires sur certains éléments clés. Le projet de loi C-49 ajoute un élément fondamental à votre vision, et c'est l'intention. Je pense que tout le monde peut voir ce potentiel dans le projet de loi. Il se rapproche énormément de ce que nous voulons, et la concurrence est un élément important, tout comme le long terme, ainsi que les données.

Au bout du compte, si nous voulons atteindre ces objectifs, nous devons pouvoir les mesurer. Nous devons pouvoir les mesurer de manière à savoir si la politique fonctionne réellement. Nous devons pouvoir mesurer si les gens réussissent au sein du système en place.

Le projet de loi C-49 met en évidence, pour l'une des premières fois, la portée de ces données, de cette idée des données et des données probantes. Nous n'avons vraiment qu'à apporter ces légers changements pour nous assurer de réellement débloquer tout cela et d'en faire une plateforme vers laquelle avancer. De plus, Transports Canada élabore en parallèle ses systèmes de données et de transport. Je pense que tout est là. Nous devons seulement réunir ces éléments.

M. Vance Badawey: Merci.

La présidente: Monsieur Shields.

M. Martin Shields: Je vous suis reconnaissant d'être ici ce soir. Je n'ai que quelques questions. Je n'ai pas encore abordé celle du soya et des légumineuses. Certaines personnes disent que les graines de soya sont des légumineuses, et d'autres disent qu'elles ne le sont pas, mais je crois qu'elles le sont. Travaillez-vous là-dessus, parce que je ne vois pas cela ici?

• (1835)

M. Greg Northey: Oui, nos membres représentent aussi les cultivateurs de soya dans l'Ouest, le groupe du Manitoba et le groupe de la Saskatchewan. Lorsque l'examen de M. Emerson avait cours, notre position de départ était que les graines de soya et les pois chiches devaient en fait être compris dans l'annexe II. Tout à fait. Et les arguments présentés aujourd'hui montrent avec force logique qu'ils devraient en faire partie. Cependant, comme je l'ai mentionné dans ma déclaration liminaire, tout le grain conteneurisé que nous recevons est retiré du RAM.

Nous souhaitons donc y mettre nos cultures, mais nous sommes aussi confrontés à la situation où une immense partie de nos mouvements est retirée du RAM.

M. Martin Shields: C'était là où je voulais en venir. Vous y êtes arrivé.

En ce qui concerne l'aspect réglementaire, vous n'aviez aucune modification pour ce qui est de changer la réglementation pour... Je crois que, à mesure que les cultures spécialisées y seront intégrées, et certaines qui le sont moins s'y trouvent encore, c'est un élément dont il faudrait vraiment tenir compte, la façon dont ceux qui s'y trouvent sont...

Avez-vous reçu de l'orientation ou des renseignements concernant la justification touchant l'exclusion... qui, je crois, va devenir davantage des expéditions de conteneurs intermodaux... Pourquoi? Avez-vous reçu une justification?

M. Greg Northey: Nous avons posé beaucoup de questions au sujet de la justification, et nous avons mené notre propre étude sur les répercussions possibles. On ne nous a pas donné de raison. L'une des choses qui rend cela compliqué... Nous adorons le résultat, l'intention qu'il permette d'ajouter de la capacité, des services et de l'innovation dans le mouvement des conteneurs. C'est super. Il n'y a pas d'expéditeur au Canada qui ne voudrait pas cela.

Le problème avec le mouvement des conteneurs, c'est que les conteneurs maritimes sont la propriété des transporteurs maritimes, et les compagnies ferroviaires ne contrôlent pas nécessairement la capacité ni la direction, et beaucoup de décisions concernant ces conteneurs qui ne relèvent pas des compagnies de chemins de fer sont prises. Le fait de déplacer du grain conteneurisé hors du RMA donne pratiquement aux compagnies de chemins de fer la capacité de changer les prix, parce qu'on ne bénéficie pas de la protection des prix du RAM.

Si les prix augmentent, ce sera une bonne chose si cela sert à la chaîne d'approvisionnement, à l'innovation et à toutes ces choses qui concourent au but. Nous voulons que cela fasse l'objet de surveillance. Nous voulons voir des données probantes selon lesquelles la décision stratégique, qui est importante, va fonctionner, parce que nous voulons voir ces résultats. Nous voulons pouvoir mesurer cela et nous assurer que les choses se concrétisent. Nous ferons tout en notre pouvoir pour que cela se produise, si c'est une décision stratégique, mais nous devons voir cela arriver, parce qu'autrement, il n'y a aucun intérêt.

M. Martin Shields: Étant donné ceux qui sont en cours de construction, nous pouvons nous rendre au chemin de fer où vous allez avec le fertilisant. Nous voyons que votre chemin de fer traverse nos collectivités. Ce sont vos wagons, vous les avez construits, vous les avez marqués, et nous voyons les wagons défilier l'un après l'autre. Combien de wagons pouvez-vous entasser sur une ligne de chemin de fer aujourd'hui?

M. Clyde Graham: Il y a quelque 200 wagons dans certains trains des Teamsters. Il y a des trains-blocs de cette importance.

M. Martin Shields: [Inaudible] des wagons, c'est-à-dire, avec les conteneurs qui sont déjà construits, on ne veut pas avoir à passer à cela, parce qu'il y a beaucoup de petits producteurs, et vous en avez déjà parlé. Vous êtes dans les grandes ligues lorsque vous pouvez aligner 220 wagons. Vous ne pouvez pas faire cela. Cela pénalise donc les petits producteurs de produits qui sont en demande dans le monde, en raison de ce que vous croyez être un profit, parce qu'ils ne peuvent pas le contrôler.

M. Greg Northey: Oui.

C'est déjà assez difficile maintenant de faire venir des conteneurs maritimes au pays. Certains des grands expéditeurs peuvent les contrôler, parce qu'ils ont une entente avec la compagnie maritime qui contrôle les conteneurs. Les compagnies maritimes ne veulent pas voir de conteneurs qui languissent et qui ne sont pas utilisés; ils veulent qu'ils soient renvoyés en Chine le plus rapidement possible pour revenir avec des biens de consommation, parce que c'est ainsi qu'ils font leur argent. Ils ne reviennent pas nécessairement à Vancouver en transportant du grain. Cette chaîne d'approvisionnement connaît beaucoup de complications.

Le retrait des RMA est une petite partie de la réponse si l'on veut débloquer le potentiel de cette chaîne d'approvisionnement. Si c'est une décision stratégique qui sera prise, nous voulons l'utiliser comme plateforme pour lancer une discussion et concrétiser tout cela. Ces petits expéditeurs ont besoin de ces conteneurs. Nous voulons ces conteneurs.

M. Martin Shields: Je pense que c'est important, parce que nous avons parlé des chaînes d'approvisionnement aujourd'hui, et vous voulez les rendre aussi efficaces et fluides que possible, parce que nous avons les produits que le monde souhaite obtenir, et ces petites cultures spécialisées que nous mettons au point au Canada sont vraiment essentielles à l'accroissement des marchés.

• (1840)

M. Greg Northey: Tout à fait.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Graham.

M. David de Burgh Graham: M. Sikand a une excellente question à poser avant que je commence.

M. Gagan Sikand: Greg, classez-vous le soya dans la catégorie des légumineuses?

M. Greg Northey: Techniquement, le soya n'entre pas dans la catégorie des légumineuses. Nous représentons les cultivateurs de légumineuses, parce qu'on en fait pousser, mais ce n'est pas... je ne décrirais pas le soya comme une légumineuse.

M. Gagan Sikand: Merci.

M. David de Burgh Graham: Monsieur Hackl, je reviens à vous, ce qui, j'en suis sûr, ne vous surprendra pas.

Il y a neuf ans, aujourd'hui, l'un des pires accidents ferroviaires qu'ait connus l'Amérique du Nord est arrivé à Chatsworth, en Californie, lorsqu'un train de voyageurs de Metrolink est entré en collision avec un train de marchandises de l'Union Pacific. Vingt-cinq personnes ont perdu la vie, et 135 ont été blessées. Le conducteur du train textait sur son téléphone cellulaire à ce moment-là. Selon vous, s'il avait su qu'il y avait un enregistreur audio-vidéo dans la cabine de la locomotive, l'accident se serait-il produit?

M. Roland Hackl: Je ne peux pas vous dire. Je sais que, depuis ce temps, une technologie a été mise en place, une technologie de Wi-Tronix, qui peut déterminer si un signal de téléphonie cellulaire est reçu ou émis dans une locomotive. La technologie peut nous dire si un téléphone cellulaire se trouve à bord d'une locomotive. Cette technologie existe. En grande partie, la technologie est déjà installée sur les locomotives, alors si les responsables voulaient vraiment s'attaquer aux téléphones cellulaires, ils pourraient activer l'appareil et savoir si un téléphone cellulaire est allumé, et on pourrait alors mener une enquête à ce sujet.

Il n'est pas nécessaire d'assurer une surveillance vidéo en direct. C'est quelque chose que même les transporteurs aériens ne font pas, quelque chose qu'aucun autre pays ne fait. Il s'agirait d'une première mondiale. Le fait de mettre en place ce type de technologie auquel les employeurs ont accès, à ce niveau, serait un précédent à l'échelle internationale. Je ne vois tout simplement pas en quoi c'est nécessaire, alors qu'on a une technologie permettant de faire exactement ce que vous demandez.

M. David de Burgh Graham: Vous avez déjà mentionné que beaucoup de locomotives sont déjà munies de la technologie. Constatez-vous déjà que des employeurs en abusent?

M. Roland Hackl: Oui, c'est quelque chose que j'ai constaté. Comme je l'ai déclaré, il y a eu deux ou trois cas assez récemment — je dirais au cours des deux ou trois dernières années, parce qu'il faut un certain temps pour que le dossier passe par l'arbitrage — qui démontrent une utilisation abusive des technologies vidéo à l'égard des employés actuels.

Il y a actuellement des griefs non réglés liés au système Silent Witness, la caméra orientée vers l'avant. Ces dossiers n'en sont pas encore rendus au processus d'arbitrage, alors je peux difficilement vous parler des faits connexes, mais ils sont liés au fait qu'une entreprise soit allée examiner les enregistrements après coup. Ces systèmes conservent les données pendant 72 ou 96 heures. Un employé d'atelier peut être enregistré, puis un gestionnaire examine les enregistrements, tout simplement pour vérifier s'il n'y a pas quoi que ce soit qui sort de l'ordinaire. Aucun incident n'avait entraîné la tenue d'une enquête, et nous croyons qu'une telle utilisation des technologies vidéo est abusive et devrait être interdite. Nous ne voyons pas pourquoi il faudrait ouvrir la porte davantage.

Il y a des mesures en place. Le Bureau de la sécurité des transports et Transports Canada ont tous les deux approuvé les contrôles d'efficacité en tant que moyen pour vérifier l'activité des équipages et le respect des règles. Je ne vois pas pourquoi il faudrait faire une utilisation sans précédent de cette technologie.

M. David de Burgh Graham: Si la technologie existe, et nous savons qu'elle existe, l'équipement devrait-il ou pourrait-il indiquer aux opérateurs du train qu'ils sont surveillés activement? Un témoin lumineux pourrait s'allumer lorsqu'un gestionnaire les regarde en temps réel.

M. Roland Hackl: Je ne crois pas qu'il soit approprié pour un gestionnaire de le faire, mais la technologie existe actuellement.

M. David de Burgh Graham: C'est ce que je vous demande. Puisqu'elle existe déjà, y a-t-il une façon, lorsque le train est en marche, de dire aux opérateurs à bord qu'ils sont surveillés actuellement?

M. Roland Hackl: Qu'un gestionnaire est...?

M. David de Burgh Graham: Vous avez dit pouvoir vous connecter à une locomotive et regarder ce qui se passe en temps réel. C'est ce que vous venez de nous dire, alors peut-on envoyer de l'information dans l'autre sens?

M. Roland Hackl: La technologie existe, et, actuellement, elle peut seulement être utilisée par le BST. C'est ce que la loi prévoit actuellement. Ce que vous demandez, si j'ai bien compris, c'est s'il serait approprié de procéder à une surveillance si on dit à la personne surveillée que ses droits sont violés. Je ne peux pas être d'accord avec une telle affirmation, je suis désolé.

M. David de Burgh Graham: C'est une bonne observation.

Metrolinx était ici, hier, et je suis sûr que vous avez regardé le témoignage. Les représentants ont dit très clairement que, selon eux,

les enregistreurs audiovisuels dans les cabines de locomotives, qu'ils ont déjà installés et qui, si je ne m'abuse, accompagnent déjà les membres syndiqués à bord de ces trains, sont destinés à une utilisation préventive; Metrolinx a l'intention d'examiner les enregistrements à des fins de prévention, et non à des fins disciplinaires. Qu'en pensez-vous? Si l'entreprise n'écoute pas les conversations pour entendre ce que les employés disent après 15 heures de services d'un quart devant en durer 12, mais pour s'assurer qu'ils donnent les signaux et font clairement ce qu'ils doivent faire, estimez-vous que ces systèmes pourraient jouer un rôle de prévention?

M. Roland Hackl: Je ne sais pas vraiment ce que Metrolinx a dit hier, mais je peux vous dire que Metrolinx, qui exploite les trains GO, lesquels, de toute évidence, sont les trains qui transportent le plus de passagers au pays, possède une politique exhaustive concernant les enregistreurs audiovisuels dans les cabines de locomotive qui a été négociée avec le syndicat des Teamsters — et le ministère des Transports, et je crois que le ministre fédéral a aussi participé, parce que les voies utilisées par Metrolinx sont des voies qui relèvent du fédéral — et qui prévoient que seul le BST peut utiliser ces systèmes. C'est la politique en place actuellement. Seulement le BST peut examiner les enregistrements en cas d'accident ou d'incident. Il y a une chaîne de commandement claire en place. Il n'y a qu'une personne — et le titulaire du poste en question est nommé précisément dans la politique — qui y ait accès. Les enregistrements sont chiffrés et remis en mains propres aux représentants du BST aux fins d'évaluation. C'est le processus en place actuellement, et je ne suis pas au courant si l'entreprise a proposé de faire quelque chose d'autre. Je n'ai vu aucune présentation de Metrolinx, alors je ne peux pas vraiment formuler de commentaires sur ce que l'entreprise a dit, mais c'est le système qui est actuellement en place pour les trains GO.

• (1845)

M. David de Burgh Graham: Si les entreprises doivent avoir accès à ces données, les syndicats devraient-ils aussi y avoir accès?

M. Roland Hackl: Je ne veux pas avoir accès à ces données et je ne crois pas que les employeurs devraient y avoir accès non plus.

Si je peux préciser une chose, c'est que Metrolinx n'emploie pas de chef de train ni de mécanicien de locomotive.

M. David de Burgh Graham: Non. Ils utilisent ceux de Bombardier, je sais.

M. Roland Hackl: Bombardier, oui, est l'employeur. Metrolinx est un organisme-cadre qui n'a pas d'employés en tant que tels, ce qui était à l'origine du cas en arbitrage et la raison pour laquelle cette politique a été adoptée.

La présidente: Voulez-vous le préciser?

M. David de Burgh Graham: Oui. Est-ce que les équipages de Bombardier sont des membres des Teamsters?

M. Roland Hackl: C'est exact.

M. David de Burgh Graham: Merci.

La présidente: Madame Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je veux vous poser une autre question, monsieur Northley. J'ai constaté dans votre réaction au rapport d'examen de l'OTC daté du 18 avril que vous aviez recommandé d'établir de façon permanente la limite de 160 kilomètres. Vous avez vu le projet de C-49, et je sais que vous avez formulé d'autres recommandations.

Est-ce que le projet de loi C-49 tient compte des recommandations que vous avez formulées après la publication du rapport d'examen de l'OTC?

M. Greg Northey: Nous voulions que la limite soit permanente parce qu'il y avait là, selon nous, une valeur réelle pour les expéditeurs. La capacité de service à un juste prix découle de la concurrence. L'accroissement des distances limites d'interconnexion le permettait. La mesure était très claire et simple, et elle fonctionnait bien.

Nous avons une longue liste d'autres recommandations. Chez Pulse Canada, nous mettons beaucoup l'accent sur les données, nos travaux sont vraiment axés sur les données. Nous mettons l'accent sur les données probantes: nous ne voulons pas utiliser de données anecdotiques pour décrire les défaillances de service: nous voulons que tout ça soit mesuré. Nous avons consacré beaucoup d'argent pour obtenir de nouvelles données. Les données sont très importantes. Le projet de loi C-49 fait vraiment monter la barre en ce qui a trait aux données, pas autant que nous le voudrions, mais tout de même.

Pour ce qui est des pouvoirs d'agir de sa propre initiative dont dispose l'Office, pour les expéditeurs de petite et moyenne tailles, il y a d'importants obstacles pour avoir accès au processus de plainte sur les niveaux de service, ou d'arbitrage de l'offre finale. Ils n'ont ni le temps, ni l'argent, ni le désir de vraiment combattre une compagnie de chemin de fer lorsque le service est déficient. Selon nous, dans de tels cas, il faut un cadre réglementaire plus strict, et nous avons besoin d'un organisme qui a en sa possession les données et les éléments de preuve et qui peut surveiller le réseau et intervenir lorsque les services sont défaillants.

Comme nous en avons discuté plus tôt aujourd'hui, les pouvoirs d'agir de sa propre initiative sont extrêmement importants pour nous. Nous n'avons pas vu de disposition à ce sujet dans le projet de loi, et c'est l'une de nos recommandations maintenant. Nous aimerions qu'une telle disposition s'y trouve.

Ce sont là, selon moi, les principaux enjeux. Les pénalités réciproques sont aussi très importantes. Nous avons constaté qu'il y a une disposition à ce sujet dans le projet de loi. Tout ce que nous demandons, en fait, c'est que l'intention soit précisée. Lorsqu'on parle d'une pénalité équilibrée ou d'un montant équilibré — ce qu'un expéditeur peut payer comparativement à ce qu'une compagnie de chemin de fer peut payer — lorsqu'on pense aussi au montant qu'il faut établir pour susciter un changement comportemental, eh bien, ces montants sont très différents. Si un expéditeur doit payer un frais de 100 \$ parce qu'il n'a pas chargé un wagon à temps, ce montant a un impact, mais des frais de 100 \$ pour la compagnie de chemin de fer qui ne livre pas les wagons à un expéditeur qui en expédie 15... l'entreprise va probablement tout simplement choisir de payer la pénalité, c'est possible.

Qu'est-ce qui, alors, entraînera un changement comportemental dans le cadre du contrat? C'est ce que nous voulons vraiment. Tout est là. Il ne s'agit pas de modifier le libellé du projet de loi, il suffit d'en préciser l'intention. Il faut trouver le juste équilibre entre la prise en considération de la capacité des petits expéditeurs comparativement à celle d'une grande compagnie de chemin de fer et la façon d'accroître le rendement.

Je proposerai donc les trois éléments suivants: les données, les pénalités réciproques et la création d'une option concurrentielle qui prolonge les distances d'interconnexion. Nous voulons offrir des services de transport sur de longues distances, peu importe le nom qu'on donnera au système ou de quelle façon il fonctionnera, nous

voulons obtenir des résultats. Nous sommes préoccupés, actuellement, par toutes les exclusions.

Comme vous l'avez entendu aujourd'hui, l'établissement des coûts... Nous sommes favorables à toutes ces choses. Il est très important pour nous que le système fonctionne. C'est le résultat qui importe. Nous mettons l'accent sur les résultats. Les expéditeurs n'accordent aucune importance aux noms qu'on donnera à ces choses: ce sont les résultats qui importent.

● (1850)

Mme Kelly Block: Il me reste une minute. J'aimerais formuler une observation. Je crois que nos témoins ont été très courtois en accordant aux auteurs du projet de loi le bénéfice du doute que l'intention est bel et bien celle du projet de loi.

J'espère que les recommandations et les amendements qui ont été formulés et suggérés et qui l'ont été par un très grand nombre de témoins, seront sérieusement pris en considération, pour dissiper les préoccupations que chacun d'entre vous avez soulevées ainsi que leurs répercussions sur l'industrie.

Merci beaucoup.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

J'aimerais m'entretenir avec M. Northey pendant 30 secondes.

Vous avez dit quelque chose qui me frise les oreilles chaque fois que je l'entends, à savoir que le projet de loi C-49 est un pas dans la bonne direction. Si on est dans la bonne direction, pourquoi n'y va-t-on pas? J'ai de la difficulté à comprendre cette approche qui fait dire à plusieurs témoins que ce projet de loi est un pas dans la bonne direction.

A-t-on voulu à ce point obtenir l'assentiment des différents lobbys qu'on en est arrivé à un projet de loi qui, finalement, ne satisfait à peu près personne? Pour les uns, c'est un pas dans la bonne direction, et pour les autres, c'est un pas dans la mauvaise direction. Le projet de loi C-49 ne devrait-il pas trancher et permettre d'aller aussi loin que possible dans des domaines où on peut le faire, que ce soit les données ou l'interconnexion? Or là, j'ai l'impression qu'on est toujours dans des positions mitoyennes.

[Traduction]

M. Greg Northey: Il y a eu beaucoup de projets de loi liés au transport ferroviaire au cours des dernières années. À chaque étape, il s'agissait d'apporter des améliorations graduelles. C'est ainsi que les choses se passent. C'est un sujet dont nous discutons depuis 100 ans. Les expéditeurs se débrouillent avec ce qu'ils ont, une capacité limitée, de mauvais services, une livraison ferroviaire peu fiable. Nous poursuivons malgré tout.

Au fil des projets de loi, nous avons bien sûr constaté ces mesures graduelles, et le projet de loi C-49 est un nouveau pas en avant. Nous aimerions bien qu'il règle vraiment les problèmes auxquels nous sommes confrontés et qu'il tienne compte du fait que le marché ferroviaire n'est pas fonctionnel, mais c'est difficile. Le processus législatif est de toute évidence difficile. Nous voulons vraiment arriver à bon port, et nous croyons que ce pas en avant pourrait en être un grand. Nous espérons simplement que ce sera le cas. L'intention est là. Nous essayons. Nous voulons que les choses fonctionnent cette fois-ci dans la mesure du possible.

Je suis désolé. Les propos ont l'air de refléter une insatisfaction, mais j'ai quelque chose à vous dire: lorsque nous parlons à nos intervenants, ils nous posent exactement la même question, parce que, au bout du compte, quand on en vient là, ce qu'ils veulent, ce sont des résultats. Est-ce que le système fonctionnera pour eux? Nous nous sommes penchés sur cette question, et nous constatons que certains éléments ne vont probablement pas être appropriés pour les petits expéditeurs.

[Français]

M. Robert Aubin: Je vous remercie tout de même d'apporter cette nuance. On est passé d'un pas à un grand pas. On y gagne, j'imagine.

Je vais me tourner de nouveau vers M. Hackl et M. Benson.

En ce qui concerne les enregistrements, dont on fait tout un tabac, je pense qu'on s'entend sur la ligne. Le BST demande d'avoir accès aux enregistrements pour mener ses enquêtes et vous êtes prêts à lui accorder cela, dans la mesure où les enregistrements demeurent confidentiels. Je pense qu'on s'entend là-dessus. Cela dit, c'est une mesure qui arrive après les accidents. Vous m'avez donné une lueur d'espoir quant à d'éventuelles mesures pour contrer la fatigue.

J'aimerais aborder un dernier point avec vous. Depuis des décennies, l'industrie ferroviaire du Canada s'en remet à un système de signaux visuels pour contrôler la circulation sur une partie importante du réseau. Il y a aussi plus de 15 ans que le BST souligne sans relâche la nécessité de disposer de moyens de défense physiques supplémentaires. On parle ici d'alarmes. Il demande même qu'il y ait un arrêt automatique du train si, par exemple, le conducteur rate un signal. Le projet de loi C-49 ne dit rien sur l'ensemble de ces moyens. Or, à mon avis, ce sont de véritables mesures de sécurité ferroviaire, puisque cela permet une intervention avant l'accident, et non pas une analyse par la suite.

Où en êtes-vous quant à ces mesures? J'aimerais connaître votre point de vue sur l'établissement de moyens de défense physiques supplémentaires dans les locomotives.

• (1855)

[Traduction]

M. Roland Hackl: C'est une question intéressante, et j'aimerais pouvoir vous répondre de façon plus brève. Malheureusement, je crois que les locomotives sont actuellement équipées d'enregistreurs audio-vidéo dans les cabines. Le seul coût pour les compagnies de chemin de fer, ce sera l'entretien des systèmes et l'accès aux systèmes. Les systèmes de commande intégrale des trains, les systèmes de prise en charge des cabines ou ces types de choses exigeraient des investissements de plusieurs milliards de dollars des entreprises de chemins de fer.

Dans un premier temps, permettez-moi de dire que j'ai bon espoir qu'on ne se dispute pas au sujet de ces choses. Nous en discutons. Je crois que c'est la ligne de moindre résistance, pour l'instant. Les

enregistreurs audio-vidéo existent, et les compagnies de chemin de fer veulent miser sur le projet de loi. Je ne pourrais pas vous dire si elles veulent investir des milliards de dollars dans les systèmes de commande intégrale des trains et ces genres de choses.

Je ne sais pas si c'est une réponse ou non... je ne sais pas si la réponse vous aide, mais c'est la préoccupation que j'ai en ce qui a trait à ce dont vous avez parlé dans votre question.

M. Phil Benson: Il ne coûte rien aux compagnies de nous retirer nos droits à la vie privée. Très souvent, lorsque je regarde la réglementation ferroviaire, il y a beaucoup de poudre aux yeux, beaucoup de choses, mais on ne veut pas vraiment dépenser d'argent.

Une de nos préoccupations, ici, dont M. Hackl a parlé avec beaucoup d'éloquence, concerne toutes les fonctionnalités déjà en place qui pourraient être utilisées actuellement. Lorsqu'on retire à quelqu'un son droit à la vie privée, la première question que les tribunaux poseront, c'est de savoir s'il y avait une solution de rechange qui aurait pu être utilisée pour en arriver à la même fin ou obtenir de meilleurs résultats sans retirer ce droit à la vie privée. La réponse est oui. De telles possibilités existent déjà.

Ce à quoi j'aimerais que tous les députés réfléchissent, c'est cette pente glissante, le fait que, selon moi, la bureaucratie a mis de l'avant son programme depuis longtemps dans ce dossier. C'est une lutte que nous avons menée pour eux. Ils ne sont pas particulièrement gentils pour nous ni pour la main-d'oeuvre. Pour dire les choses simplement, ils veulent cette politique parce qu'ils veulent qu'on en arrive là. Il y a beaucoup d'autres façons de procéder, mais ils vont simplement retirer à quelqu'un son droit à la vie privée. Ils se disent, pourquoi ne pas seulement soustraire quelqu'un à la Constitution. Retirons tout simplement ses droits.

Selon moi, tous les députés devraient être contre une telle chose et devraient bien y réfléchir. Surtout dans le cas des députés du Parti libéral, on parle ici du fondement de la plupart de ces droits. Le simple fait qu'un bureaucrate ou quelqu'un se pointe et dise que c'est quelque chose qu'il aimerait faire... M. Hackl a présenté ce qui est déjà en place avec beaucoup d'éloquence, et il faut tenter d'éviter à tout prix cette pente glissante.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Benson.

Merci à tous les témoins.

Je crois que vous avez constaté à la lumière de nos questions que nous avons tous beaucoup à coeur le projet de loi C-49, fait plus important encore, nous voulons faire la bonne chose.

Je vous remercie de nous avoir fait part de vos réflexions. Le Comité continuera de réfléchir à cette question, parce que les parlementaires tentent toujours de faire la bonne chose.

Je propose l'ajournement de la réunion d'aujourd'hui.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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 de la Chambre des communes à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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 House of Commons website at the following address: <http://www.ourcommons.ca>