



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

AGRI • NUMÉRO 020 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 31 mars 2014

Président

M. Bev Shipley

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le lundi 31 mars 2014

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC)): La séance est ouverte. Il s'agit du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire. Conformément à l'ordre de renvoi du vendredi 28 mars 2014, nous examinons le projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures.

Chers collègues, nous allons entendre aujourd'hui les témoignages de l'honorable Gerry Ritz, ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, et de l'honorable Lisa Raitt, ministre des Transports.

Je souhaite la bienvenue à nos ministres et aux personnes qui les accompagnent: Greg Meredith, sous-ministre adjoint à la Direction générale des politiques stratégiques, d'Agriculture Canada, et Scott Streiner, sous-ministre adjoint du Groupe des politiques du ministère des Transports.

Nous vous souhaitons la bienvenue à une séance de notre comité portant sur un projet de loi très important, mais aussi de grande envergure. Nous allons tenir des réunions toute la semaine afin d'entendre le plus grand nombre de témoignages possible. Merci de prendre le temps de venir témoigner aujourd'hui, dès le début de notre étude, et d'y prendre part dès le commencement.

Je vais céder la parole au ministre Ritz, afin qu'il puisse faire sa déclaration préliminaire.

Monsieur le ministre, vous avez 10 minutes.

L'hon. Gerry Ritz (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire): Monsieur le président, je suis heureux d'être ici avec la ministre Raitt et notre équipe de soutien à chacun pour parler du projet de loi et de l'attention que le comité attire sur cette question cruciale pour nos agriculteurs, pour nos expéditeurs de marchandises et, évidemment, pour l'ensemble de l'économie du Canada.

Vous n'êtes pas sans savoir que, au cours des derniers mois, le retard accusé dans l'expédition des grains a aussi porté un coup dur à l'ensemble de l'économie canadienne. L'agriculture est un facteur clé de l'économie du Canada, et elle compte pour le huitième des emplois au pays. Nos agriculteurs sont des travailleurs acharnés, et leurs efforts ne visent pas seulement à mettre du pain sur notre table. Ils génèrent des emplois et assurent la croissance de l'économie dans tout le Canada, puisque leurs exportations vers les marchés du monde entier se sont chiffrées à plus de 50 milliards de dollars l'an dernier. L'an dernier, la récolte des céréaliculteurs canadiens a atteint des niveaux inégalés pour un marché mondial en plein essor avide de produits provenant du Canada. Comme cela arrive dans différents secteurs de l'Ouest du Canada, les agriculteurs ont du mal à acheminer leurs produits de grande qualité jusqu'au marché.

Il y a trois semaines, le gouvernement a pris un décret exigeant le transport d'au moins un million de tonnes de grain chaque semaine et

prévoyant l'imposition d'amendes pouvant atteindre 100 000 \$ par jour afin de résoudre ces problèmes. Le volume obligatoire d'un million de tonnes métriques n'a pas été fixé de façon arbitraire. Il s'agit du tonnage que doivent transporter le CN et le CP pour assurer le transport efficace du grain sans nuire à la circulation des autres produits. Cela est très important, monsieur le président, car notre gouvernement a affirmé clairement qu'il ne veut pas favoriser un produit au détriment des autres.

Ce décret visait à accélérer le transport du grain à court terme. Par ailleurs, nous avons promis de déposer un projet de loi en vue de rattraper le retard accumulé à moyen et à long terme. Mercredi, le gouvernement a tenu cette promesse. Cette loi adoptée d'urgence prévoit l'adoption de mesures claires et réalisables pour soutenir un système logistique de calibre mondial qui permettra de transporter de façon prévisible et en temps opportun des produits agricoles du Canada et d'autres marchandises jusqu'au marché.

Ce projet de loi comporte quatre principaux volets.

Premièrement, nous exigerons des compagnies de chemin de fer qu'elles fournissent des données plus détaillées en temps opportun afin d'accroître la transparence concernant le rendement des compagnies ferroviaires, des ports et des terminaux à l'échelle de la chaîne d'approvisionnement, notamment au moyen d'un rapport établi en fonction des corridors.

Deuxièmement, nous modifierons la Loi sur les transports au Canada afin d'inclure le pouvoir d'établir des exigences relatives au volume dans des circonstances exceptionnelles, afin qu'une certaine quantité de grain soit obligatoirement transportée en période de pointe, comme cela a été fait par décret. Ce changement assurera une plus grande prévisibilité aux expéditeurs, car ils prévoient des exigences spécifiques en ce qui concerne les volumes s'ils doivent répondre à la demande. Il permettra aussi d'assurer que la chaîne d'approvisionnement est prête à répondre à la demande en période de pointe.

Troisièmement, notre gouvernement prévoit un pouvoir de réglementation qui permettra à l'Office des transports du Canada de faire passer les distances d'interconnexion de 30 kilomètres, distance qui avait été fixée en 1987, à 160 kilomètres pour tous les produits de base des Prairies. En rallongeant ainsi la distance, il sera plus facile pour tous les expéditeurs des Prairies d'accéder aux services des compagnies de chemin de fer concurrentes, ce qui accroîtra la concurrence. Dans le domaine des grains en particulier, grâce à cette augmentation, 150 silos pourront maintenant accéder aux services de plus d'une compagnie de chemin de fer, alors qu'à peine 14 d'entre eux peuvent revendiquer ce privilège aujourd'hui. Leur nombre sera à peu près multiplié par 10. Cette mesure stimulera la concurrence entre les compagnies de chemin de fer et permettra aux expéditeurs d'accéder à d'autres services ferroviaires en augmentant le nombre de silos à portée des services.

Quatrièmement, nous modifierons la Loi sur les grains du Canada pour établir de meilleurs contrats entre les producteurs et les expéditeurs. Cette modification donnera à la Commission canadienne des grains le pouvoir de régler les contrats de livraison du grain entre les producteurs et les exploitants de silos. Au besoin, il serait possible d'établir un règlement sur les contrats exigeant que les entreprises céréalières indemnisent les producteurs si elles ne respectent pas leurs contrats en temps opportun.

De plus, nous établissons un pouvoir de réglementation afin d'augmenter la spécificité des accords sur les niveaux de service, comme le demandent les expéditeurs. Il s'agit de mesures concrètes et détaillées. Nous avons également annoncé un examen accéléré de la Loi sur les transports au Canada, qui s'intéressera en premier lieu au cas du transport ferroviaire.

Monsieur le président, la semaine dernière, la ministre des Transports et moi avons tenu une table ronde sur le contenu du projet de loi avec les intervenants à Winnipeg. J'ai ensuite tenu d'autres tables rondes en Saskatchewan et en Alberta. Nous avons rencontré un vaste groupe représentatif des expéditeurs, qui jouent un rôle important comme moteur de notre économie et qui continueront à le faire pendant longtemps.

Tous les expéditeurs que nous avons rencontrés ont insisté sur l'importance des mesures que contient le projet de loi et se sont dit reconnaissants du travail que font tous les parlementaires pour s'assurer qu'il est adopté rapidement. Notre objectif commun est de renforcer le système ferroviaire du Canada pour le transport des marchandises à long terme et de pouvoir ainsi améliorer la capacité, la prévisibilité, la planification et la responsabilité pour toutes les parties qui composent la chaîne d'approvisionnement. Le projet de loi aidera le Canada à maintenir sa réputation d'exportateur de calibre mondial pour toutes sortes de produits. Le gouvernement prend les choses au sérieux quand il s'agit de transporter nos produits jusqu'au marché.

Les expéditeurs et notre économie ont besoin d'un réseau capable, aujourd'hui et demain, de transporter les produits récoltés. Toute la chaîne d'approvisionnement doit s'efforcer de donner à nos expéditeurs les moyens de répondre à nos plans de croissance pour l'avenir. Le gouvernement veut adopter une ligne de conduite qui profitera à tous les expéditeurs et qui nous permettra de continuer à développer notre économie de ressources.

• (1535)

Le projet de loi que nous avons déposé renforcera la capacité du Canada de tirer parti de ses accords commerciaux et de maintenir sa réputation de fournisseur fiable de produits de grande qualité.

Ce projet de loi nous permet d'adopter des mesures dès maintenant. Les agriculteurs et aussi tous les expéditeurs comptent sur tous les partis représentés à la Chambre des communes pour faire ce qu'il faut et nous aider à adopter ces mesures cruciales dès que possible.

Monsieur le président, je répondrai avec plaisir à toutes les questions des membres du comité.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Je vais donner la parole à la ministre Raitt pour qu'elle puisse faire sa déclaration préliminaire.

L'hon. Lisa Raitt (ministre des Transports): Monsieur le président, je suis très heureuse d'être venue témoigner devant le comité. Je ne viens pas souvent ici; en fait, je ne témoigne jamais devant le Comité de l'agriculture, mais je suis très contente d'être ici, surtout accompagnée de mon ami, le ministre Ritz.

Le sujet d'aujourd'hui, c'est le projet de loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain.

Le ministre Ritz a expliqué ce que nous accomplissons à l'aide de ce projet de loi. J'aimerais décrire les avantages pour les intervenants et en quoi le projet de loi peut être avantageux pour tous les Canadiens à chacune des étapes de la chaîne d'approvisionnement.

Comme nous l'avons expliqué, le projet de loi va accroître la transparence de la chaîne d'approvisionnement. Il va aussi faire en sorte que l'ensemble du système de manutention et de transport des grains fonctionne à pleine capacité. Et ce faisant, la loi permettrait non seulement d'éliminer les retards dans le transport du grain, mais elle aiderait également à maintenir en place une chaîne d'approvisionnement solide et fondée sur le transport ferroviaire dont toutes les parties ont besoin pour demeurer compétitives sur les marchés nationaux et étrangers. C'est extrêmement important.

Elle aiderait aussi à maintenir la réputation enviable de notre pays en tant que fournisseur de marchandises fiable. Cette réputation est très importante, vu que le Canada continue d'essayer d'accroître sa part des marchés étrangers, ce qui suppose que nous soyons en mesure de transporter nos marchandises vers ces marchés.

Étant donné la récolte record de 2013 et des prévisions selon lesquelles nous allons continuer de voir une augmentation des rendements, il est essentiel que notre chaîne d'approvisionnement soit solide. Un outil clé qui nous permette de nous en assurer, ce sera les rapports que nous exigerons dorénavant des sociétés de transport ferroviaire, qui devront démontrer qu'elles atteignent les cibles établies.

Nous avons annoncé ces rapports en vertu du décret du début du mois, et nous renforçons cette exigence aujourd'hui. Le projet de loi prévoit aussi une surveillance précise des compagnies de chemin de fer de façon à permettre une surveillance adéquate de la chaîne d'approvisionnement.

Comme le ministre Ritz l'a souligné, nous sommes persuadés que le CN et le CP prendront les mesures nécessaires afin d'atteindre les objectifs que le gouvernement a établis. Les deux compagnies sont en train d'intensifier leur activité, et, comme vous le savez, on leur a accordé jusqu'à la semaine du 7 avril pour transporter un million de tonnes de grain par semaine.

Jeudi dernier, les compagnies de chemin de fer ont fourni le rapport sur la demande et les volumes pour la première semaine de récolte, et je suis heureuse d'aviser le comité que les objectifs ont été dépassés.

Comme nous l'avons déjà mentionné, le problème ne concerne pas uniquement les agriculteurs, les producteurs et les expéditeurs de l'Ouest du Canada. Il est question ici de nos échanges et de la capacité du Canada de répondre à la demande des marchés du monde entier. Et en vérité, nous devons prouver à ces marchés que le Canada peut fournir les marchandises de qualité dont ils ont besoin.

Notre gouvernement a investi 1,4 milliard de dollars dans la porte de l'Asie-Pacifique, et nous voulons voir les retombées positives de cet investissement se concrétiser. Nous ne croyons pas que cette mesure à l'égard du transport des grains aura une incidence négative sur le transport des autres marchandises au sein de la chaîne d'approvisionnement.

En fait, monsieur le président, le gouvernement fédéral lancera bientôt une initiative appelée la Table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des marchandises. Cette table offrira une tribune nationale aux partenaires de la chaîne d'approvisionnement qui expédient des marchandises, qu'il s'agisse de grain, de pétrole, de potasse, de bois d'oeuvre ou de toute autre ressource essentielle que nous possédons.

Pour ce qui est de la série de mesures législatives que nous avons présentée le 26 mars, notre intention est d'aller de l'avant et d'accomplir les trois résultats suivants: premièrement, maximiser la quantité de produits qui sera transportée par train au cours des mois qui viennent et réduire au minimum la quantité de grain qui sera reportée dans l'année à venir; deuxièmement, le projet de loi améliorera la fiabilité et la prévisibilité du transport de toutes les marchandises transportées par train au Canada; et troisièmement, comme je l'ai déjà souligné, le projet de loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain rendra la chaîne d'approvisionnement efficace, efficiente et fiable afin de permettre aux entreprises canadiennes de demeurer concurrentielles sur les marchés intérieurs et internationaux.

Permettez-moi de soulever un dernier point.

Le transport de marchandises canadiennes par train n'est qu'un aspect de notre chaîne d'approvisionnement. Notre gouvernement continuera d'évaluer tous les aspects du transport ferroviaire dans le but d'améliorer encore davantage le réseau de transport du Canada à long terme.

Nous savons que le réseau de transport est essentiel pour aider à créer des emplois, à favoriser la croissance et à assurer la prospérité à long terme de tous les Canadiens. Nous savons qu'en prenant ces mesures, nous continuerons à la fois de renforcer ce réseau et de renforcer notre avenir économique.

Comme le ministre Ritz, je répondrai avec plaisir à toutes vos questions au sujet de cet important projet de loi. Si je n'ai pas les réponses, mes représentants pourront certainement vous les donner.

Merci beaucoup de votre attention.

● (1540)

Le président: Merci, madame la ministre Raitt.

Je tiens à vous remercier tous les deux d'être venus.

Un petit rappel: lorsque nous recevons des ministres, c'est une excellente occasion pour nous de parler des politiques, tandis que les représentants des ministères discuteront avec nous de la mise en oeuvre. Il faudrait que nous fassions attention de ne pas aborder des sujets précis liés à celle-ci.

Nous passons aux interventions de cinq minutes.

Je souhaite la bienvenue à Jeff Watson, le secrétaire parlementaire de la ministre des Transports.

Je souhaite également la bienvenue à Malcolm Allen. Je ne suis jamais sûr si vous êtes membre du comité ou non.

Il prend part à beaucoup de séances parce que ça l'intéresse beaucoup...

M. Pierre Lemieux (Glengarry—Prescott—Russell, PCC): Il est ici aujourd'hui.

Le président: Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Allen. Vous avez cinq minutes.

M. Malcolm Allen (Welland, NPD): Merci, monsieur le président. C'est toujours avec un très grand plaisir que je retrouve mes collègues.

Nous sommes doublement gâtés aujourd'hui de recevoir deux ministres. C'est presque un deux pour un, si vous me passez l'expression.

Madame la ministre Raitt, vous avez parlé du fait que l'objectif de votre ministère et du projet de loi est d'essayer de réduire les quantités reportées. D'après les estimations conservatrices que m'ont communiquées des expéditeurs et des agriculteurs des Prairies, le transport de 20 millions de tonnes de grain va être reporté. Votre ministère a-t-il une idée de l'ampleur que le report va prendre?

L'hon. Lisa Raitt: Je vais demander au ministre Ritz d'en parler aussi, mais ce que nous savons, c'est ce qui suit. Nous avons choisi le chiffre d'un million de tonnes parce que c'est ce que les sociétés ferroviaires sont capables de transporter. C'était un objectif ambitieux; elles ne transportaient pas déjà autant de grain. Si vous jetez un coup d'oeil, vous allez voir que les représentants du CN ont publié des chiffres aujourd'hui. Ils admettent qu'ils transportaient environ 2 900 wagons de grain par semaine en février. Ils ont augmenté le nombre de wagons. Ils vont atteindre les 5 500 wagons par semaine. C'est une augmentation importante.

C'est ce que nous souhaitons accomplir à l'aide de la directive, et, encore une fois, à l'aide du projet de loi qui va être adopté. Nous estimons qu'il s'agit de chiffres atteignables et réalistes, et c'est pour cette raison que nous les avons établis. Ce sont des chiffres importants, puisque nous ne voulons pas que les sociétés ferroviaires transportent seulement 2 900 wagons de grain par semaine. Nous voulons qu'ils transportent les 5 500 wagons par semaine que nous avons prévus, dans les deux cas, évidemment.

Pour ce qui du report, je vais laisser le ministre Ritz en parler.

L'hon. Gerry Ritz: En règle générale, il y a un report chaque année, monsieur Allen. Il varie. Certaines années, il ne dépasse pas 5 millions de tonnes, et d'autres années, il est de plus de 10 millions de tonnes. Vu l'importance de la récolte cette année, dans tous les secteurs, on s'attend à ce qu'il y ait un report de 15 millions de tonnes, à peu près. Ce que nous essayons de faire à l'aide du décret, c'est de nous rapprocher le plus possible de ces 15 millions de tonnes.

M. Malcolm Allen: D'après ce que les expéditeurs semblent dire, il faudrait transporter plus de grain, mais c'est matière à débat. J'imagine que nous allons savoir à la fin de la saison si ce sont 15, 20 ou 25 millions de tonnes qui seront reportées. Le haut de la fourchette...

L'hon. Gerry Ritz: Ça dépend beaucoup de ce que sera le haut de la fourchette de l'automne prochain.

M. Malcolm Allen: D'après ce que je comprends, il s'agit de 25 millions de tonnes. Le problème, c'est que le contrat prend fin le 31 juillet.

De toute façon, l'une des critiques les plus importantes à avoir été formulées par le ministre de l'Agriculture de la Saskatchewan et par le secrétaire parlementaire aux affaires étrangères de votre gouvernement concerne un certain nombre de choses. Les groupes d'agriculteurs et de producteurs de canola disent tous la même chose. Ils ont besoin d'accords sur les niveaux de service obligatoires, et non volontaires. Une chose qui n'a pas fonctionné l'an dernier dans le cadre de l'examen des niveaux de service, c'est qu'un accord obligatoire a été demandé, sans qu'il y en ait de conclu. Je ne vois rien en ce sens dans le projet de loi. Mais le secrétaire parlementaire...

Il y a deux questions, monsieur Ritz. Premièrement, allez-vous préconiser la conclusion d'accords sur les niveaux de service obligatoires? Deuxièmement, va-t-il y avoir un amendement dans le projet de loi au sujet des tronçons courts? Pour l'instant, il n'y en a pas.

• (1545)

L'hon. Gerry Ritz: Ces lignes peuvent être abordées dans l'ANS. Nous allons laisser le soin aux nombreux témoins que vous allez entendre au cours de la semaine qui vient de vous décrire la structure définitive de l'ANS. J'ai hâte de voir, lorsque vous colligerez jeudi tout ce que les témoins vous auront dit, comment cela donnera forme aux amendements qui doivent être déposés vendredi matin, d'après ce que je comprends. Je ne vais pas préjuger de cela. Je veux être sûr que tous les groupes qui font transporter des marchandises, et non seulement les producteurs de grains, ont l'occasion de s'exprimer là-dessus, puisque cela concerne tout le monde.

Pour ce qui est des tronçons courts, la plupart sont aussi représentés par un silo dans le système. Il s'agit dans bien des cas de terminaux appartenant à des agriculteurs, entre autres choses. Ces gens-là pourraient assurément conclure un ANS avec la société ferroviaire à ce moment-là.

M. Malcolm Allen: Ce qui constitue le revers de la médaille et qui préoccupe beaucoup de gens en ce moment, c'est l'idée de l'efficacité et le fait que les sociétés ferroviaires ne font que se retourner et choisir ce qui est le plus facile à faire pour elles, en laissant tomber les autres, ce qui en dit long sur la chute du cours du grain.

Comme vous le savez, monsieur le ministre, tout le monde cite le cours du grain à Davidson comme cours intérieur, si on veut, et on affirme que c'est une espèce de moyenne donnant une idée de la situation. La différence entre le prix intérieur et le prix d'exportation au port est importante. Dans certains cas, on parle de plus de six dollars le boisseau. Étant donné que les prix sont si bas, va-t-on pouvoir garantir aux groupes qui font transporter des marchandises que les sociétés ferroviaires vont tout transporter, et non choisir ce qui est le plus facile à transporter pour ensuite se targuer d'avoir accompli leur mission?

L'hon. Gerry Ritz: Vous abordez deux questions distinctes monsieur Allen. La première concerne le fléchissement des prix dont nous avons été témoins au cours des dernières semaines et des derniers mois, du fait que les sociétés ferroviaires ont affirmé qu'elles n'étaient pas en mesure de transporter les produits et qu'elles n'acceptaient de transporter les produits qu'à des prix très bas. Cette situation est déjà en train de changer. Nous commençons à voir les prix se rétablir. Beaucoup des prix à terme... Je sais que le canola reviendra au-dessus du seuil des 11 \$ l'automne prochain. Nous commençons à voir les prix se rétablir en même temps que le marché se restructure et que le grain commence à être déplacé et à remplir les bateaux qui attendent sur la côte Ouest.

Excusez-moi, pouvez-vous me rafraîchir la mémoire en ce qui concerne le second volet de votre question?

M. Malcolm Allen: Il y a une crainte que les sociétés ferroviaires vont se contenter de faire les transports faciles.

L'hon. Gerry Ritz: Le décret est un instrument grossier, et il est évidemment fondé sur le volume, mais, grâce au rajustement de nos indicateurs — qui font partie du projet de loi, et le règlement connexe qui permet de régler les détails —, nous allons commencer à pouvoir nous faire une meilleure idée de l'évolution des prix d'une semaine à l'autre et d'un trimestre à l'autre, en sachant où le grain est transporté et ce qui se passe. Il ne s'agit pas que des grains. Il s'agit

de tous les produits. Tous doivent être transportés sur les mêmes voies. Les mesures prises vont nous permettre de nous faire une bien meilleure idée de ce qu'il y a à transporter.

Pour ce qui est du décret, en gros, les chiffres en question demeureront en vigueur jusqu'à la fin de la campagne agricole, c'est-à-dire jusqu'au 1^{er} août, et ensuite, la ministre Raitt et moi allons discuter avec les représentants de tous les groupes ayant des marchandises à faire transporter et avec ceux des sociétés ferroviaires pour commencer à planifier le prochain... ce dont ils auront besoin pour transporter leurs produits jusqu'au marché, les ventes qu'ils auront réalisées, ce dont ils vont avoir besoin pour commencer à mettre ce plan en application.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Allen.

Nous allons maintenant passer à M. Lemieux pour cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Pierre Lemieux: Madame la ministre, monsieur le ministre, merci beaucoup de vous être joints à nous cet après-midi pour discuter du projet de loi.

J'aimerais poursuivre sur le thème des accords sur les niveaux de service. Je vous demanderais peut-être à tous les deux de répondre à la question, puisque vous l'abordez sous des angles légèrement différents.

Il est clair que l'opposition laisse entendre que les accords sur les niveaux de service devraient être prévus dans la loi. L'article 8 du projet de loi dit ce qui suit:

L'Office peut, par règlement, préciser ce qui constitue des conditions d'exploitation pour l'application des alinéas 1a) à c).

Les députés de l'opposition parlent de rendre le projet de loi beaucoup plus normatif en ce qui concerne les accords sur les niveaux de service, tandis que, à l'heure actuelle, il est davantage axé sur la réglementation.

J'aimerais vous demander de parler chacun à votre tour des raisons justifiant le choix d'une démarche plutôt réglementaire que normative, détaillée et législative par rapport à une chose comme l'accord sur les niveaux de service.

L'hon. Gerry Ritz: Je pense que la chose la plus importante, c'est que les marchés connaissent des variations annuelles. Même au cours d'une année, ils se rétablissent; ils changent. Il s'agit donc de prendre le temps de planifier les ventes et les transports de marchandises prévus et de mettre un plan en application.

Si les mécanismes sont prévus par la loi, ils sont stricts, et il faut que la quantité de marchandise transportée corresponde à ce qui était prévu. S'ils font partie de la réglementation, ils peuvent être rajustés afin de permettre le transport d'une plus grande quantité de potasse au cours d'une année donnée. Si la récolte de grain est inférieure à ce qui était prévu, on peut rajuster les quantités et transporter plus de potasse au besoin.

Cela permet d'accommoder les variations à une échelle beaucoup plus facile à gérer que si c'est fixé par la loi. C'est ce qui explique le choix de cette démarche en général.

• (1550)

L'hon. Lisa Raitt: M. Ritz a tout à fait raison. Si on utilise la loi pour définir quelque chose, il faut que les prévisions soient rigoureusement exactes. Il est beaucoup plus sensé de procéder par voie réglementaire. On peut en fait consulter davantage et rajuster le tir.

Ce qui est encore plus important, c'est que nous faisons intervenir l'Office des transports du Canada aussi. Les gens de l'office ont les compétences et les capacités nécessaires pour prendre les bonnes décisions en ce qui concerne les accords sur les niveaux de service.

Je pense qu'il est important que les membres du comité prennent conscience aussi du fait que les accords sur les niveaux de service ne sont pas obligatoires. Ils sont conclus si l'expéditeur le souhaite. Il ne s'agit pas d'imposer un accord à deux parties qui n'en veulent pas. Il faut que l'expéditeur souhaite qu'un accord soit conclu. Jusqu'à maintenant, ils ont choisi de conclure des protocoles d'entente entre eux et les transporteurs ferroviaires afin de définir eux-mêmes la relation contractuelle. S'ils voulaient conclure des ANS, ils pourraient le faire en présence d'un arbitre dans le cadre d'un processus mis en place par l'OTC. Mais, comme nous l'entendons dire dans les consultations, ce processus n'est pas adéquat pour les expéditeurs, et il ne suffit pas à les convaincre de recourir à des ANS.

L'occasion qui s'offre en ce moment, c'est de détacher le processus d'une loi en tant que telle pour l'inclure dans un contexte réglementaire, ce qui permet une plus grande marge de manoeuvre, comme le disait le ministre Ritz. En outre, les consultations sont tout aussi importantes pour garantir que l'OTC dispose de toute l'information voulue pour prendre une décision. Ce que nous voulons éviter, ce sont les conséquences imprévues de décisions allant dans un sens ou dans l'autre qui seraient susceptibles de toucher l'ensemble de notre chaîne d'approvisionnement.

À mes yeux, la chaîne d'approvisionnement dans son ensemble doit être stable, et elle doit répondre à nos besoins. Elle ne peut pas être figée dans le temps ni dans une loi. La chose doit pouvoir respirer.

M. Pierre Lemieux: D'accord. Très bien. Merci.

Pour les quelques instants qui me restent, permettez-moi de vous poser une question au sujet de la rapidité avec laquelle le projet de loi sera adopté. Les membres du comité savent qu'ils vont travailler fort cette semaine et faire de longues heures. Je me demandais si vous pouviez tous les deux dire quelque chose au sujet de l'urgence du projet de loi et de la vitesse à laquelle vous estimez qu'il doit être mis en oeuvre.

L'hon. Gerry Ritz: La chose la plus importante, mesdames et messieurs, c'est de montrer à nos acheteurs du pays et de l'étranger que le Canada fait des affaires et que nous sommes en mesure d'expédier rapidement les produits pour remplir les bateaux qui attendent sur la côte Ouest. Le port de Thunder Bay va entrer en activité. La ministre Shea y a affecté d'autres brise-glace pour que l'ouverture ait lieu à temps. C'est une bonne chose.

L'an dernier, le port de Churchill était utilisé à pleine capacité, au-delà de la moyenne sur cinq ans de sa capacité. Les responsables envisagent d'accroître celle-ci cette année. L'autre corridor qui demeure une inconnue pour l'instant et relativement auquel nous n'avons aucun indicateur, c'est celui du transport de produits vers le Sud. Nous savons qu'il y a d'énormes possibilités à ce chapitre qui n'ont pas encore été abordées jusqu'ici.

L'hon. Lisa Raitt: L'autre chose qui fait qu'il est important d'adopter le projet de loi sans tarder, c'est que, en plus de ce que nous avons dit au sujet de l'information obligatoire et des documents que Gerry a décrits, il y a une possibilité de trouver un équilibre dans la Loi sur les transports au Canada. À l'heure actuelle, le ministre peut être obligé — je peux être obligée, à titre de ministre des Transports — de fournir une analyse rétrospective du comportement du réseau de transport du grain au cours de l'année écoulée. Ce que nous faisons dans le cadre du projet de loi, c'est que nous veillons à

ce que cette discussion ait lieu au début de la saison, et qu'elle soit tenue en présence de tous les intervenants de la chaîne, y compris Agriculture Canada et nous-mêmes, devant l'OTC. L'OTC peut à ce moment-là nous aider à déterminer si nous avons besoin de volumes obligatoires pour les temps qui viennent, en fonction des faits.

Ce que nous faisons, c'est que nous nous montrons très proactifs. Nous nous assurons de planifier dès le départ de façon à pouvoir composer avec ces choses au fil de leur évolution. Ce n'était pas prévu dans la loi avant, et c'est quelque chose qui devrait l'être maintenant. C'est pourquoi il est important d'adopter le projet de loi le plus rapidement possible, pour que nous puissions réagir à temps pour l'automne prochain.

M. Pierre Lemieux: D'accord. Merci.

Le président: Merci beaucoup de votre attention.

Nous allons maintenant passer à M. Eyking pour les cinq prochaines minutes.

L'hon. Mark Eyking (Sydney—Victoria, Lib.): Madame la ministre, monsieur le ministre, merci d'être venus.

Au fond, c'est dommage que vous ayez à venir ici. Le projet de loi sur le transport ferroviaire de l'an dernier, le projet de loi C-52, Loi sur les transports au Canada (administration, transports aérien et ferroviaire et arbitrage), offrait une excellente occasion, et nous aurions pu adopter une loi sur le transport ferroviaire à l'époque. Des recommandations ont été formulées, et nous n'aurions pas subi les pertes actuelles de huit milliards de dollars. Cela dit, nous devons aller de l'avant au cours des prochains jours de séance du comité et nous retrousser les manches pour essayer de vous faire écouter quelques recommandations.

J'ai trois questions. Je vais les poser toutes les trois, puis vous pourrez décider de la façon dont vous y répondrez.

Premièrement, est-ce que votre gouvernement va accepter les amendements que les agriculteurs vont proposer ici au cours des prochains jours? Êtes-vous ouverts à ces amendements?

Ma deuxième question a trait à la réglementation. Nous parlons de règlement, mais le projet de loi C-30 crée plutôt un pouvoir légal d'adopter des règlements. J'imagine que vous avez des projets de règlements en main. Est-ce que ces règlements vont être soumis au comité pour que nous puissions les examiner avant de voter sur le projet de loi?

Il a déjà été question de la façon dont le gouvernement va traiter avec les expéditeurs et les sociétés ferroviaires et essayer de définir précisément les niveaux de service que les sociétés ferroviaires doivent offrir.

La troisième question est la suivante: comment le rendement va-t-il être mesuré? Comment les agriculteurs vont-ils être indemnisés si les services ne leur sont pas fournis?

Monsieur le ministre Ritz, vous pourriez peut-être réagir aux commentaires du ministre de l'Agriculture de la Saskatchewan, qui a dit qu'il est trop tard, évidemment, mais que le projet de loi n'a pas assez de mordant et ne prévoit pas de sanctions ou d'indemnités suffisantes pour qu'il soit utile aux agriculteurs.

● (1555)

L'hon. Gerry Ritz: Permettez-moi de commencer par répondre à votre dernière question. J'ai eu des rencontres avec Lyle Stewart récemment, jusqu'à jeudi après-midi, pour parler de la suite des choses.

Au cours de la deuxième journée, il y avait aussi des représentants du secteur de la potasse, qui est un produit très important en Saskatchewan. Ceux-ci craignent beaucoup que leur gouvernement provincial n'aille trop loin dans ses démarches relatives au grain et que cela affecte leurs capacités de transport.

C'est pourquoi ils proposent une démarche équilibrée, tenant compte des quantités que les sociétés ferroviaires disent pouvoir transporter sans effet dissuasif sur les secteurs de la potasse, du charbon ou du bois, disons, ou de n'importe quelle autre marchandise en vrac.

Je dirais que les sanctions ne peuvent pas assurer le transport des grains. Elles peuvent attirer l'attention, mais ce qui est important, c'est la réglementation que nous appliquons, c'est la transparence dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement qui est totalement absente à l'heure actuelle.

Vous avez parlé du projet de loi C-52. L'amélioration de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement est beaucoup plus importante dans le projet de loi actuel, et celui-ci est en fait fondé sur les mêmes éléments que le projet de loi C-52.

Je dirais à mon collègue, le ministre Stewart, que ce ne sont pas les sanctions qui assurent le transport du grain, et que l'expansion de telle ou telle chose ne suffira pas nécessairement. C'est l'ensemble des mesures interreliées que nous proposons qui va l'assurer.

Lorsque vous parlez des indemnités versées aux agriculteurs, monsieur Eyking, j'envisage les choses sous un angle différent. Ce que j'envisage, c'est que les agriculteurs n'assument pas le coût de choses qui échappent à leur emprise: les droits de stationnement et de stockage et toutes les choses de ce genre qui s'accumulent alors qu'ils ont déjà vendu leur grain. Une fois qu'ils l'ont déchargé dans le silo, il ne leur appartient plus, et pourtant, à ce moment-là, ils sont tenus en otage par les expéditeurs, par les sociétés ferroviaires, par les ports et par tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement. Nous en avons été témoins cette année dans un contexte de chute des prix. On leur a offert un prix beaucoup plus bas que les prix en vigueur dans le monde.

Je suis davantage préoccupé par les coûts que les agriculteurs sont forcés d'assumer que par les dommages-intérêts qui pourraient leur être versés. C'est très difficile à administrer. Si nous arrivons à mettre des accords sur les niveaux de service en place permettant aux expéditeurs et aux sociétés ferroviaires de régler leurs différends, ces coûts ne continueront pas de se répercuter jusqu'à la ferme. C'est ce que je voulais dire là-dessus.

Quant à la réglementation et aux amendements, évidemment, nous allons examiner tous les amendements qui vont être proposés. C'est la nature des audiences de comité. Vous êtes maître de votre propre destin. Je sais que, au bout du compte, vous allez tirer les bons amendements de ce que vous aurez entendu.

Il est difficile de rédiger un règlement à l'avance, lorsqu'on ne sait pas bien quels seront tous les amendements. J'ai tenu un certain nombre de tables rondes — je ne sais même plus combien maintenant — dans diverses régions de l'ouest du Canada au cours des deux derniers mois. J'ai une assez bonne idée de ce que beaucoup de gens vont dire. Je sais qu'ils sont en train de peaufiner leurs demandes. Tous les expéditeurs commencent à converger vers le Groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes que j'ai créé en 2011 pour se pencher sur l'aspect logistique, puisque nous avons apporté des modifications au comptoir unique de la Commission canadienne du blé.

Les gens sont en train de régler les petits détails à ce chapitre, alors je ne vais pas décider à l'avance du contenu de la

réglementation ni du fait que les amendements sont acceptables ou non.

L'hon. Lisa Raitt: Une autre chose qu'il est important de noter, c'est que nous avons également annoncé que nous allons accélérer l'examen de la Loi sur les transports au Canada, qui doit obligatoirement être tenu tous les 10 ans. Cet examen se déroule sur 18 mois. Nous allons le lancer au cours de l'été.

La raison pour laquelle c'est important, c'est que, même avant le lancement officiel, nous nous penchons déjà sur les aspects de l'examen qui sont liés au transport ferroviaire. Il s'agit entre autres des ANS. Comme le ministre l'a souligné, nous avons tenu un certain nombre de tables rondes pour lancer les débats sur ces questions.

Il ne s'agit pas de questions distinctes. Celles-ci sont très complexes. Elles ont un effet sur l'ensemble de la chaîne. Pour ce qui est de l'examen de la LTC, l'une des choses au sujet desquelles nous voulons avoir une discussion sérieuse, c'est la capacité du système en tant que telle. Aussi, comment faire pour favoriser et encourager les investissements dans ce système afin d'en accroître la capacité? Si nous continuons de profiter du fait que nous sommes en mesure de signer de nouveaux accords de libre-échange et de transporter davantage de marchandise jusqu'au marché, nous voulons nous doter d'un système qui nous permette de le faire.

Il s'agit d'une mesure très importante, et je suis sûre que vous allez entendre parler de nos accords sur les niveaux de service. J'encouragerais les membres du comité à garder en tête que ce n'est pas seulement un type de marchandise qui est transporté au sein de notre système. Il y a de nombreux types de marchandises. Nous devons procéder en collaboration, et il faut que nous prenions conscience du fait qu'il est souhaitable de favoriser les investissements dans l'infrastructure ferroviaire.

• (1600)

Le président: Merci, monsieur Eyking.

Nous allons maintenant passer à M. Watson pour les cinq prochaines minutes.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci à nos ministres d'être venus témoigner aujourd'hui.

En ce qui a trait à l'idée des sanctions, je présume, monsieur le président, que non seulement les plaintes des expéditeurs ne sont pas nouvelles — ils se plaignent des sociétés ferroviaires depuis la Confédération —, mais également que si l'idée des sanctions était si simple et si populaire, elle aurait été appliquée il y a longtemps.

La Loi sur les transports au Canada, par exemple, n'est pas une chose nouvelle. Elle n'est assurément pas de nous non plus. Elle a été adoptée par le gouvernement précédent, et la question des sanctions n'a pas été abordée à ce moment-là. Je présume que c'est lié au fait que c'est peut-être une idée populaire, mais pas nécessairement une idée simple. Je pense qu'il est sensé de procéder dans le cadre de l'examen.

Nous nous sommes penchés là-dessus au Comité des transports lorsque nous examinions le projet de loi C-52. Un certain nombre de questions ont été soulevées à l'époque. Je pense que nous en venons à la distinction entre les pénalités pour défaut ou manquement aux obligations, d'une part, et les dommages-intérêts prédéterminés, d'autre part. C'était cette question qui était au cœur des débats du comité.

Notre gouvernement a évidemment mis en place les sanctions administratives pécuniaires dans le cadre du projet de loi C-52 pour régler le problème du manquement à l'obligation de service. La question des dommages-intérêts prédéterminés dans les contrats commerciaux est en fait toujours réglée par les tribunaux, n'est-ce pas? Oui.

En réalité, il est difficile de prévoir un éventail complet de sanctions pour un éventail complet de situations éventuelles, puis d'inscrire tout cela dans un texte législatif. Je pense que c'est le problème qui se pose, d'après de ce que j'ai compris des déclarations que vous avez faites plus tôt aujourd'hui. Ai-je bien compris?

L'hon. Gerry Ritz: Eh bien, c'est ce qui distingue un ensemble de mesures réglementaires d'une série de mesures législatives, puisque les mesures réglementaires permettent des rajustements au besoin.

M. Jeff Watson: Un autre facteur, évidemment, c'est le fait qu'une mesure axée précisément sur la relation entre un expéditeur et une société ferroviaire exclut d'autres répercussions indirectes éventuelles sur la chaîne d'approvisionnement, par exemple le rendement des terminaux. Ai-je bien compris cela aussi?

L'hon. Gerry Ritz: Tout ce qui est prévu dans un ANS doit prendre en compte l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, du champ à l'assiette. Il faut examiner tous les facteurs, et il faut que le maillon de la chaîne qui pose le problème, le ralentissement ou l'arrêt des services soit abordé dans les ANS. C'est un système très complexe. En réalité, je ne pense pas qu'il soit possible de tout prévoir dans une loi. Il n'y a pas de solution universelle. Là encore, cela montre le besoin d'adopter des règlements adaptables au fur et à mesure.

M. Jeff Watson: Si des dommages-intérêts étaient prévus dans la loi, cela ne pourrait-il pas aussi miner la capacité des expéditeurs d'intenter des poursuites judiciaires pour obtenir des dommages-intérêts ou limiter les sommes qu'ils pourraient obtenir devant les tribunaux?

L'hon. Lisa Raitt: Si vous parlez de dommages-intérêts... Vous entrez dans la sphère de mon ancienne profession, c'est-à-dire celle d'avocate. Permettez-moi de vous dire ce qui me préoccupe lorsque vous parlez d'une approche excessivement prescriptive, comme celle que vous proposez. Tout à coup, les deux entreprises ne parlent plus de transport de grains. Elles parlent d'atténuer le risque juridique entre elles si la relation échoue.

Ce que nous avons essayé de faire l'an dernier avec le projet de loi, c'est d'encourager les entreprises à conclure le marché elles-mêmes, car — comme je peux vous le dire, à la lumière de mon expérience en droit du travail — le meilleur marché est toujours celui qu'on conclut soi-même. Voilà l'objectif qu'on visait: on essayait de les rassembler.

Ce que nous examinons maintenant, ce sont les ANS. Il importe de procéder à un examen, car nous voulons nous assurer que, si nous établissons un processus, il sera bien utilisé, il est judicieux, et nous continuons d'apporter des améliorations et de nous assurer du transport de tous les biens possibles.

Si vous créez un environnement où tout le monde recourt à des avocats, vous allez vous retrouver avec un système axé sur le volet procédural plutôt que le transport, et nous voulons que les gens transportent de la marchandise.

M. Jeff Watson: C'est un excellent point, madame la ministre.

Les dispositions en matière de planification et le processus de rassemblement de tous les joueurs pourraient en fait amener les compagnies ferroviaires, par exemple, si nous nous attachons à leur

cas, à investir davantage dans le matériel roulant. On peut présumer qu'une économie dans laquelle tous les secteurs sont florissants, pas seulement le grain, pour qui l'année a été prospère, mais tous les secteurs ou domaines, pourrait aider les compagnies ferroviaires à effectuer leur planification à long terme et leurs investissements. Est-ce une évaluation juste?

L'hon. Lisa Raitt: C'est une excellente évaluation, et il est tout simplement logique d'échanger de l'information dans un environnement où on ne compromet pas de renseignements commerciaux ou confidentiels. Ensuite, les gens peuvent transmettre des renseignements plus justes à leur conseil d'administration pour l'établissement des plans d'immobilisations ou d'autres plans généraux. L'important, c'est qu'il ne s'agit pas de petites entreprises. Les compagnies des deux côtés valent des milliards de dollars. Les céréalières sont des compagnies d'une valeur de milliards de dollars tout comme les compagnies ferroviaires. Ce sont des clients commerciaux très complexes que nous voulons aider à investir dans notre chaîne d'approvisionnement, plutôt que de toujours essayer de déterminer qui devrait profiter de quel avantage à quel moment.

C'est pourquoi nous devons nous assurer de bien faire le processus de consultation, de le faire dans le contexte de l'examen de la LTC et d'aller de l'avant dès que nous le pouvons. Nous voulons transporter les grains maintenant, et nous voulons faciliter le transport de toutes les marchandises pour l'avenir.

• (1605)

L'hon. Gerry Ritz: Monsieur Watson, vous avez proposé le matériel roulant comme solution. C'est peut-être une simplification un peu excessive. Au bout du compte, ma préoccupation tient en partie au fait que les chemins de fer s'attachent à une moyenne quinquennale et ils augmentent de 2 %. Cela signifie que, si je suis un petit exploitant de silos et que j'avais 100 wagons l'an dernier, l'an prochain j'en obtiendrai peut-être 102, mais je suis en croissance, ou j'en ai besoin de 120 et je n'ai aucun moyen de le faire valoir et de dire « non, j'ai besoin de cela », afin de leur signifier qu'ils doivent aussi renforcer leur capacité.

Tous les intervenants dans le secteur des ressources que j'ai rencontrés ont dit la même chose. Leur taux de croissance est de 6 à 8 %, mais on les limite à ces 2 %. Cela ne contribue pas à la croissance économique. Cela ne permet même pas à nos secteurs des ressources d'attirer des investissements étrangers au pays. Voilà une partie du paradigme que ces nouvelles mesures nous aideront à démontrer lorsque, à partir d'août, la ministre et moi rencontrerons toutes les compagnies, les expéditeurs de marchandises et les chemins de fer, et leur demanderons quelles sont leurs prévisions de croissance, de sorte que ce genre de choses ne nous prenne plus par surprise.

M. Jeff Watson: Cela enverra aussi le bon signal aux fabricants de matériel ferroviaire.

Le président: Notre temps est écoulé.

Madame Brosseau, allez-y, s'il vous plaît, pour cinq minutes.

Mme Ruth Ellen Brosseau (Berthier—Maskinongé, NPD): J'aimerais remercier les ministres d'être venus.

Honnêtement, je crois que nous avons vu quelques indicateurs au cours des derniers mois. Vous savez, il y a eu une récolte exceptionnelle. Certes, nous avons posé beaucoup de questions à la Chambre des communes sur le sujet. L'une des mesures que nous avons proposées, c'est d'augmenter les amendes pour qu'elles passent de 100 000 à environ 250 000 \$, un mécanisme qui, en fait, indemniserait nos agriculteurs. Nous avons besoin d'échéanciers expéditifs et clairs pour faire entrer en vigueur ces mesures et ces règlements et aussi d'une obligation de déclarer les prix à des fins de transparence.

J'aimerais seulement revenir sur le point qu'a soulevé le ministre saskatchewanais. Il a dit que, à première vue, la législation proprement dite était lacunaire. Nous avons présenté d'importantes demandes, et elles ne reposaient pas sur des chiffres que nous avons inventés.

Je me demandais si vous pouviez expliquer comment vous êtes arrivés à 11 000 wagons par semaine alors qu'il en a demandé 13 000. Peut-être pourriez-vous aussi aborder la question de l'augmentation des amendes pour qu'elles passent à 250 000 \$. À l'heure actuelle, le maximum des amendes est de 100 000\$, et ce montant n'est pas remis aux agriculteurs pour les indemniser.

L'hon. Lisa Raitt: Certes. En ce qui concerne les wagons, j'ai tenu une rencontre avec le PDG du CN et du CP. Nous avons passé en revue le dossier du transport hebdomadaire dans les corridors consacrés au grain. Lorsque nous avons additionné les valeurs maximales, les pics, de chaque corridor — et ces pics ne sont pas survenus au même moment; chacun se rattache à un moment donné — nous avons obtenu 5 500 wagons pour chacune, car les deux compagnies ferroviaires se partagent le marché assez également.

Question de mettre cela en contexte, le record annuel dans les 10 dernières années est de 9 800 wagons par semaine. Nous sommes allés jusqu'à 11 000, alors nous repoussons les limites de notre capacité, mais nous devons le faire, car nous devons respecter les autres marchandises. Le chiffre de 13 000 a été proposé. Il ne reflète pas les chiffres des chemins de fer; il reflète les mesures de quelqu'un d'autre.

Nous devons nous assurer de ne pas rompre la chaîne. Il est important pour tous que la chaîne soit maintenue, que ce soit le transport multimodal, notre charbon, notre pétrole ou notre potasse, tout ce que nous devons transporter au pays. Le chiffre est bon. On transporte ces choses, et c'est là l'objectif de la directive. C'est là l'objectif de la loi. Nous allons continuer de surveiller cela pour l'année à venir.

Quant aux amendes, 100 000 \$ est le montant prévu dans l'actuelle Loi sur les transports au Canada. Je dois vous dire que les gens peuvent bien tourner en dérision cette mesure de dissuasion et dire que les compagnies ferroviaires ont amplement les moyens de payer et toutes ces choses. À l'heure actuelle, les compagnies ferroviaires ont grandement intérêt à s'assurer de transporter le grain de l'Ouest canadien à l'extérieur du pays le plus vite possible. Ce n'est pas à cause des pénalités monétaires; il en va de leur réputation, de la réputation du pays et de notre relation à long terme avec cette chaîne d'approvisionnement. Elles sont très conscientes des impératifs qui s'imposent à elles et elles se montreront à la hauteur — elles le feront — et transporteront ce grain.

•(1610)

L'hon. Gerry Ritz: Et elles sont cotées en bourse.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Cette crise du grain a entraîné beaucoup de problèmes au pays, mais aussi à l'échelle internationale.

Je crois que nous avons perdu des plumes dans l'aventure et j'ai vu certains de vos commentaires dans des articles établissant que la situation est très difficile. Nous avons bel et bien vu un navire du Japon partir pour aller chercher une cargaison aux États-Unis. Quelles sont les dispositions législatives qui permettront réellement d'éviter qu'une telle situation se reproduise?

Il y a une disposition de temporarisation après deux ans, et, après la dissolution de la CCB, il n'y a eu aucune réflexion sur le plan logistique, alors, nous voici deux ans plus tard, au milieu d'une grande crise, et ce sont véritablement les agriculteurs qui en paient le prix. Je veux avoir une sorte de garantie selon laquelle une telle situation ne se reproduira plus. Les agriculteurs font de grands efforts. Nous allons avoir de plus en plus de récoltes, de grosses récoltes exceptionnelles comme nous l'avons vu cette année, mais à quoi bon si nous ne pouvons pas les transporter et nous n'obtenons pas d'argent? Nous avons besoin d'une forme de garantie selon laquelle cela ne se reproduira plus pour le pays, mais aussi pour nos contrats, nos accords commerciaux internationaux; cela ne doit plus se reproduire.

L'hon. Gerry Ritz: Eh bien, au Canada, on a des problèmes sur le plan de la logistique depuis des dizaines d'années.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Pas aussi graves, toutefois.

L'hon. Gerry Ritz: En fait, oui.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Y a-t-il eu...

L'hon. Gerry Ritz: Lorsque j'ai commencé à pratiquer l'agriculture dans les années 1970, pendant les premières années, nous avions des montagnes de grain que nous ne pouvions pas transporter. Nous en perdions une grande partie, qui n'était jamais transportée. Alors, ce n'est pas la première fois qu'un tel scénario se produit, mais nous avons tout de même l'occasion de bien faire les choses ici. Nous avons une occasion qui touche tous les groupements de producteurs spécialisés et tous les expéditeurs qui se disent préoccupés par la capacité, et ce genre de choses.

Vous avez parlé du réexamen après deux ans; oui, c'est parce qu'il s'agit de dispositions législatives d'urgence, et c'est la procédure, le protocole. Le Parlement peut voter pour le renouvellement, ou cela peut aussi coïncider avec les résultats de l'examen de la LTC, et donner lieu à un texte de loi ou un règlement plus vaste, et, en fait, être une mesure opportune qui rassemble tous ces éléments dans cette période de deux ans. Nous avons ici l'occasion de prouver à nos acheteurs partout dans le monde que nous sommes un pays réputé et que nous pouvons véritablement leur faire parvenir nos marchandises dans un délai opportun.

Nous avons vu un très grand nombre de bateaux rester au port cette année. Il y avait un navire qui a quitté le Japon pour venir chercher un chargement de grain ici, mais il faisait l'objet de spéculations. On n'avait pas nécessairement conclu de contrat à ce stade, ce qui est à la fois une bonne chose et une mauvaise chose. Nous ne pouvions tout simplement pas l'approvisionner, ce qui est malheureux, car le Japon est pour nous un client prioritaire. J'irai au Japon au début d'avril pour presser les représentants de venir avec leur carnet de chèques; nous avons le produit et nous avons la capacité de le leur faire parvenir.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Pourquoi était-ce si long?

L'hon. Gerry Ritz: Je vais aborder cette question aussi.

Nous avons eu une récolte très tardive. De fait, même dans ma région, on ne savait pas vraiment sur le terrain ce qu'allaient être la qualité et la quantité avant le début de novembre. C'était une récolte très tardive; nous avons été chanceux de ne pas avoir de gel. Tout le monde ignorait quelles allaient être la capacité, la qualité et la quantité.

Cela dit, je n'ai jamais vu une aussi grande quantité de grain passer de la moissonneuse-batteuse aux wagons. Cela représente un flux de trésorerie. C'est une bonne chose. Cela fait appel à la capacité d'appoint. Ce dont nous avons besoin, c'est de cette capacité d'appoint. Nous avons besoin d'une bonne capacité globale tout au long de l'année, mais nous avons besoin de cette capacité d'appoint durant les récoltes, aux fins du flux de trésorerie. Nous en avons besoin avant que les restrictions routières ne soient imposées maintenant, au printemps. Nous en avons aussi besoin à la fin de la campagne agricole.

Voilà certains des plans que le ministre Raitt et moi-même allons définir, en collaboration avec tous les expéditeurs de marchandises. Ils ont tous des besoins en matière de capacité d'appoint à un moment ou à un autre, et nous voulons nous assurer de pouvoir tous les combler.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Payne, pour cinq minutes, s'il vous plaît.

M. LaVar Payne (Medicine Hat, PCC): Merci, chers ministres, d'être venus aujourd'hui. De toute évidence, nous étudions une question vraiment importante ici.

Je viens de Medicine Hat, et nous sommes à la merci du CP, et nous le sommes depuis aussi longtemps que je peux me souvenir. J'ai travaillé pour une multinationale dans le domaine de la pétrochimie, et je peux vous dire qu'il y avait régulièrement des difficultés liées au CP. Le produit n'était pas transporté; les wagons n'arrivaient pas à temps, il y avait la question des droits de stationnement, et ce genre de choses. Je sais que vous savez tout cela. Il y a aussi une immense usine d'engrais dans ma circonscription. Voilà certains des enjeux outre le grain.

L'une des choses dont je voulais parler est l'interconnexion. Je me souviens lorsque cette distance était de 30 kilomètres, et maintenant, on propose de la faire passer à 160 kilomètres. Je regarde une carte sur laquelle se trouve Medicine Hat. Chers ministres, je suis tout à fait ravi de savoir que cela va se réaliser; toutefois, j'aimerais obtenir un peu d'information sur les conséquences pour d'autres chemins de fer, particulièrement celui du Burlington Northern, qui est près de ma circonscription. Pourra-t-il venir? Pourra-t-il fournir des wagons pour aider à transporter le grain et d'autres produits?

J'aimerais avoir les commentaires de l'un ou l'autre des ministres ou des deux.

L'hon. Lisa Raitt: Il y a 18 points d'interconnexion dans les trois provinces des Prairies.

Ce que nous disons, par l'intermédiaire de ce projet de loi, c'est que, actuellement, si vous êtes dans un rayon de 30 kilomètres de l'un de ces points d'interconnexion, vous pouvez demander à la compagnie ferroviaire qui dessert votre région — vous êtes à sa merci — d'apporter, selon un tarif réglementé par l'Office des transports du Canada, vos marchandises jusqu'à ce point d'interconnexion, où quelqu'un d'autre peut prendre le relais et la transporter sur une longue distance. Nous avons élargi ce rayon pour qu'il passe de 30 à 160 kilomètres. Comme le fait valoir le ministre Ritz, pour ce

qui est du grain, cela va... Il vous dira quelles sont les statistiques selon votre choix.

Cela commence toujours de la même façon. Vous devez conclure un marché avec l'expéditeur pour qu'il apporte le produit à votre destination finale ou à votre point terminal. Cela vous permet de choisir comment vous rendre à ce point d'interconnexion. Cela vous permet également de choisir qui prendra le relais à partir de ce point. La compagnie ferroviaire de votre région y amènera votre produit à un tarif réglementé. Essentiellement, voilà l'idée qui sous-tend le passage de 30 à 160 kilomètres.

Cette mesure a été mise au point à un moment où nous voulions dissuader les chemins de fer de mener leurs activités si proches l'un de l'autre, surtout dans les centres urbains. C'est pourquoi, il y a 100 ans, nous avons proposé le concept de l'interconnexion. On l'a conservé lors du dernier examen du transport canadien, et, effectivement, nous l'examinons encore à l'heure actuelle.

J'ignore si les gens responsables de l'expédition dans votre région, monsieur Payne, vont profiter de cette capacité de conclure des contrats avec une autre compagnie ferroviaire au point d'interconnexion, mais nous avons mis cette possibilité à leur disposition s'ils se trouvent dans ce rayon.

L'hon. Gerry Ritz: Ce que cela reflète, monsieur Payne, c'est la nouvelle réalité. Au cours des 20 dernières années, les chemins de fer ont rationalisé leur organisation, et les céréaliers en ont fait autant. Nous exploitons essentiellement des lignes principales, puis il y a d'énormes terminaux, des silos, par rapport à 1987, époque où ils étaient au nombre de 2 000 et que la distance était de 30 kilomètres.

Il y aura une incidence, comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, car on passera de 14 silos ayant un accès à l'interconnexion maintenant, à plus de 150; 10 fois ou 11 fois plus. Cela donne un potentiel concurrentiel.

M. LaVar Payne: Certes, selon la carte, cela semble très positif.

Évidemment, l'autre chemin de fer, particulièrement BN, devra composer avec le CP dans ce cas particulier.

•(1615)

L'hon. Gerry Ritz: Ils mènent leurs activités en collaboration aux États-Unis, alors il n'y a aucune raison de croire qu'ils ne pourraient former un autre partenariat.

Lorsque je me rendais à la table ronde à Calgary, après avoir quitté l'aéroport, je me suis dirigé vers le centre-ville où se tenait la réunion. J'ai vu une longue suite de wagons de grains, de wagons de pétrole et quelques wagons de marchandises. Il y avait un groupe moteur du CP et un groupe moteur du BNSF. Ces compagnies travaillent déjà ensemble en partenariat.

M. LaVar Payne: Est-il possible qu'on utilise les wagons de grains du BNSF pour se rendre jusqu'au point d'interconnexion, afin de charger des wagons en direction sud ou je ne sais quoi?

L'hon. Gerry Ritz: Oui.

On voit un ensemble disparate de wagons aujourd'hui; des wagons américains et des wagons canadiens. Pour un train d'un mille de longueur, vous verrez une multitude de wagons différents.

M. LaVar Payne: Oui, de fait, j'ai vu de tels wagons, mais je voulais seulement m'assurer que le projet de loi n'empêcherait pas ce phénomène. Je crois que c'est une excellente chose qui nous permettra de faire parvenir notre grain, ainsi que d'autres produits, sur le marché. Comme vous l'avez dit plus tôt, ce n'est pas sorcier. Partout au pays, des entreprises prennent de l'expansion, qu'elles soient dans le domaine du charbon, des produits forestiers ou des produits pétrochimiques, il faut que les chemins de fer se réveillent et suivent le rythme.

Me reste-t-il du temps, monsieur le président?

Le président: Non. Vous arrivez exactement à la fin.

Je vais passer à M. Malcolm, ou M. Allen, devrais-je dire, pour cinq minutes.

M. Malcolm Allen: C'est bon, monsieur le président. C'est la faute de ma mère.

Des voix: Oh, oh!

M. Malcolm Allen: On nous donne deux prénoms, c'est comme ça qu'on nous appelle. Selon le vieil adage du comité de l'agriculture, tant qu'on ne nous appelle pas trop tard pour le souper, tout va bien.

Il y a toutes sortes de documents. Madame Raitt, j'aimerais que vous parliez de votre précédente carrière et la façon d'amener les parties à s'asseoir à la table pour tenter d'en arriver à une entente. Bien sûr, dans ma carrière précédente, j'étais assis de l'autre côté de la table pour essayer d'en arriver à une entente. Le problème, quand vous vous assoyez à la table, c'est que vous devez dans toute la mesure du possible vous mettre au même niveau que tout le monde, de façon à avoir les moyens d'en arriver à une entente. Si vous n'avez pas ce pouvoir, il n'y aura pas d'entente, sauf si l'autre partie se montre généreuse et vous donne quelque chose plutôt que de chercher à obtenir quelque chose par la négociation.

Une partie du problème, à mon avis, tient au fait qu'il y a visiblement, au Canada, deux compagnies de chemin de fer. Oui, il y a les sociétés sur courts tronçons et il y en a quelques autres. Il y en a deux ou trois dans mon coin de pays. Il y en a d'autres, mais, visiblement, il y a deux lignes ferroviaires principales au pays, en particulier dans les Prairies. Une dans le Sud, une dans le Nord. Certains appellent cela un duopole, d'autres appellent cela un monopole, selon qu'ils se trouvent dans le Sud ou dans le Nord. Dans certaines régions du sud du Canada, dans les Prairies, c'est tout simplement un monopole.

Je vais revenir à ce que je disais quand les gens regardent le projet de loi. L'objectif du vieux jeu de Monopoly est de mettre la main sur les quatre chemins de fer, et, quand vous les avez tous les quatre et que les gens tombent dessus, vous vous en tirez bien. En l'espèce, nous n'avons que la moitié de ce nombre. De toute évidence, ce qui se passe, c'est que ce sont les compagnies qui donnent la cadence, à bien des égards. La question qui se pose est de savoir comment équilibrer tout cela avec les expéditeurs, qui, selon ce que vous dites, sont des entreprises milliardaires, tout comme les chemins de fer sont également des compagnies milliardaires, mais les agriculteurs ne sont pas des milliardaires. Comment pouvons-nous en arriver à un équilibre? Les expéditeurs disent être impuissants lorsqu'il s'agit de négocier avec les compagnies de chemin de fer. C'est ce qu'ils nous disent. C'est ce qu'ils nous ont dit, l'an dernier, lorsqu'ils sont venus ici pour essayer d'obtenir un accord sur les niveaux de service. Ils ont dit qu'ils étaient impuissants parce que les chemins de fer ont, en résumé, refusé de le faire. Ils n'ont pas le choix, il faut qu'ils s'adressent à quelqu'un d'autre.

Comment les agriculteurs s'en tirent-ils dans cette équation? Comme l'a dit le ministre Ritz, comment pouvons-nous les aider, vu que ce sont eux, en réalité, qui sont les perdants, dans cette équation, puisqu'ils se retrouvent à assumer tous les coûts?

Laissez-moi vous dire quelque chose; je vais ensuite vous laisser commenter. L'exemple concerne Portland, étant donné qu'il est plus facile d'avoir des statistiques des États-Unis; ici, c'est difficile. En résumé, le prix moyen en Saskatchewan, le 24 mars, c'est-à-dire la semaine passée, était de 5,54 \$ le boisseau, alors qu'à Portland, il était de 11,19 \$. Le prix de base était plus élevé que ce que les agriculteurs ont reçu, soit 5,66 \$, et c'était à Portland. Notre principal problème, c'est d'avoir le prix au port de Vancouver et le prix sur le continent. La transparence n'est pas au rendez-vous.

Comment allons-nous trouver un terrain d'entente? Comment allons-nous assurer la transparence du système afin que les agriculteurs du Canada puissent enfin savoir ce qui se passe?

• (1620)

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur Allen, c'est assez amusant. Quand nous nous trouvions de l'autre côté, quand il était question de la loi sur le retour au travail, vous n'aimiez pas vraiment que nous essayions de dire à l'arbitre sur quelles bases il devait établir une entente, mais, de ce côté-ci, plus nous donnons de bases à l'arbitre, plus les gens semblent heureux de la situation.

C'est une question sérieuse, qui mérite qu'on y réponde sérieusement, et voici ce qui se passe. Le transport des grains par voie ferrée représente certainement un coût élevé pour le producteur, l'agriculteur, et ces coûts lui sont refilés par l'expéditeur. C'est pourquoi nous imposons toujours un tarif réglementé, pour ainsi dire, sur les expéditions de grains. Les chemins de fer ne peuvent pas enregistrer un profit plus élevé qu'un plafond maximal pour les expéditions de grains.

Lorsque les profits dépassent le plafond établi par l'Office des transports du Canada, l'argent est versé dans un fonds consacré à la recherche. C'est ainsi que le système et le processus ont été conçus.

Nous disons, au gouvernement, que nous comprenons que cela représente une très grande partie des coûts exigés pour apporter le grain jusqu'au marché, et nous reconnaissons que c'est un aspect important du transport par rail, et c'est pourquoi nous avons fixé un revenu maximal. Nous pouvons discuter en long et en large de la pertinence de ce plafond, mais ces discussions concernent l'OTC, étant donné que c'est vraiment une question complexe.

À mon avis, si vous voulez encore parler de la façon d'équilibrer le système, plus notre système de transport sera fiable et efficace, plus nous pourrions rapidement vider les silos à grains du pays. C'est là que livrent les agriculteurs. C'est là qu'ils doivent le faire. Le problème cette année, comme vous le savez, c'est que les silos sont restés pleins parce qu'il était impossible d'expédier le grain.

Nous cherchons à faire en sorte que le système fonctionne, que le grain soit déchargé dans les terminaux, à destination, et que tout au long du processus, les étapes s'enchaînent sans problème. Nous croyons que la loi favorisera cela, de nombreuses manières, et qu'au bout du compte, ce sera avantageux pour les agriculteurs. Si nous pouvons procéder rapidement et si nous pouvons investir davantage dans cette chaîne, plus nous augmenterons l'efficacité. La relation entre les expéditeurs, les compagnies de chemin de fer et les agriculteurs est incroyablement importante.

Nous sommes d'accord avec vous sur un point: ce n'est pas l'agriculteur ou le producteur qui devrait payer le prix lorsque de grandes entreprises s'occupent du transport des grains. Comme vous le savez, les expéditeurs essaient de faire eux aussi des profits, et quand ils n'en ont pas vraiment la possibilité, ils ont encore la capacité d'acheter du grain à un prix très bas étant donné la demande du marché.

Je dirai pour finir, et je crois qu'il est important de s'entendre là-dessus, que c'est le gouvernement libéral qui a déréglementé le CN, et c'est probablement l'une de ses meilleures décisions, parce que...

•(1625)

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Hourra.

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Lisa Raitt: Je sais, Wayne. Je vous donne des munitions. J'espère que vous n'en demanderez pas plus et que vous n'essaieriez pas de trop réglermenter...

Le président: Je devrais lui demander de terminer, parce que nous avons dépassé le temps qui nous était imparti.

L'hon. Lisa Raitt: ... parce que vous me semblez tous un peu détraqués, actuellement.

Des voix: Oh, oh!

M. Pierre Lemieux: C'est tout à fait cela. Parlez-en à Ralph.

L'hon. Lisa Raitt: Je pourrais citer votre ancien ministre des Transports lorsqu'il a commencé le processus pour le CN. Mais c'était un très bon investissement. Cela a été bon pour le pays. Sur le plan opérationnel, les résultats ont été bien meilleurs que par le passé. C'était la bonne direction à prendre. Je suis d'accord avec notre système de chemins de fer privés. C'est le marché qui doit diriger ce processus.

Le président: Merci beaucoup.

L'hon. Gerry Ritz: Avant de poursuivre, monsieur le président, si je pouvais parler du point soulevé par M. Allen, je crois que l'autre point qu'il faudrait souligner, dans cette loi, a trait au cadre de réglementation du groupe Quorum, qui vise un pouvoir de surveillance élargi et des rapports hebdomadaires, mais cela ne s'est jamais réalisé. Habituellement, il fallait s'appuyer sur des rapports sur trois mois pour savoir ce qui ne fonctionnait pas, mais ces rapports n'indiquaient pas vraiment ce qu'il fallait faire.

Aujourd'hui, nous avons la capacité d'établir des rapports hebdomadaires, tous les trimestres, ce qui nous permet de voir très rapidement où il y a des problèmes, des obstacles, et de réagir en conséquence. Encore une fois, cela milite en faveur d'une réglementation découlant de la loi plutôt que d'une disposition législative.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Dreeshen, pour cinq minutes.

M. Earl Dreeshen (Red Deer, PCC): Merci, chers ministres, d'être venus ici aujourd'hui.

Depuis quelque temps, notre comité a, bien sûr, discuté avec un grand nombre d'organismes du monde agricole, avec des gestionnaires de port, avec des compagnies céréalières et également avec des exploitants de chemin de fer. Nous commençons à avoir une bonne idée de la situation. Étant donné ce qui s'est passé à Winnipeg il y a trois semaines, je crois que nous commençons à bien le voir, puisque nous sillonnons les routes et que nous voyons les volumes de grain qui y circulent.

L'autre chose, c'est que nous nous occupons ici d'une loi. C'est l'objet de notre étude. Nous voulons nous assurer que notre économie continue à prospérer et que notre logistique en matière de transport évolue au même rythme.

Monsieur Ritz, vous avez mentionné certains des problèmes et des enjeux. Pour une partie des marchandises, les expéditions ont augmenté de 6 et de 8 %, alors qu'il semble que les compagnies de chemin de fer envisagent une croissance normale de 2 %. Il va bien falloir un jour qu'elles disent pourquoi elles n'apportent pas le type de changements qui permettraient de faire vraiment des progrès. Nous allons devoir en discuter.

J'aimerais revenir à la Loi sur les grains du Canada et sur les changements que l'on va y apporter. Nous avons des obligations contractuelles envers les agriculteurs et les compagnies céréalières. On sait que les agriculteurs n'ont pas été en mesure d'honorer les anciens contrats, dans certains cas, cela remonte à novembre. En même temps, et on l'a dit, pour le cas où l'on ne comprendrait pas la raison de ces changements et leur fondement, les entreprises ne sont pas disposées à prendre le grain qu'elles devraient prendre selon leur contrat. Elles paient en espèces pour des volumes moins élevés de grain afin de répondre aux demandes qu'elles reçoivent. J'aimerais que vous nous expliquiez l'importance que cela aura par rapport à certains des changements que nous envisageons en ce qui a trait, du moins, à la Loi sur les grains du Canada.

L'hon. Gerry Ritz: Bien sûr. En ce qui concerne les changements que nous proposons, à l'heure actuelle, selon les contrats conclus par les compagnies céréalières et les agriculteurs, le seul écart qu'on connaisse s'appelle la préférence de l'acheteur. Cela veut dire que l'acheteur, la compagnie céréalière, achète à son gré, lorsque cela lui convient et qu'il peut déplacer la marchandise. Cela est très sévère et cela n'a jamais aidé nos agriculteurs. Comme nous l'avons vu, la base s'est étendue. Je connais personnellement quelques agriculteurs qui ont toujours des contrats datant d'octobre. Il en reste très peu. Ils font le ménage, mais il reste certains contrats d'octobre.

On ne peut pas agir rétroactivement, mais à l'avenir, nous demanderons à la Commission canadienne des grains d'agir en tant qu'arbitre, en tant que décideur. Nous proposons que, lorsqu'une entreprise céréalière a enregistré un contrat, ou qu'un courtier a enregistré un contrat en octobre et ne l'a pas toujours honoré à la fin de novembre — un délai de grâce de 30 jours —, vous pouvez vous présenter devant la Commission des grains, qui prendra les mesures nécessaires en votre nom. Elle imposera des pénalités. C'est le côté normatif.

Encore une fois, nous allons étudier les recommandations qui vont nous être soumises. Selon moi, il pourrait y avoir des frais d'entreposage correspondant au volume du contrat, 10 000 boisseaux, peu importe. Aussi, on pourrait les obliger à payer un intérêt sur la valeur du contrat, au taux préférentiel plus 1 %, ou ce qui aura été fixé par règlement. C'est une mesure incitative qui les encouragera à honorer leurs contrats puisqu'ils ont conclu ces contrats.

Toutes les entreprises céréalières m'ont affirmé qu'elles n'avaient pas acheté de parts de marché, l'an passé, lorsqu'elles ont établi ces contrats. Ce sont des commandes qui ont été vendues. Si c'est le cas, elles auraient alors pu les prendre et les expédier, plutôt que de transporter le blé à 5 \$.

M. Earl Dreeshen: Vous avez commencé en parlant de ce que l'entreprise Quorum cherchait et des données qu'elle allait étudier. Je suis sûr que cela est important pour vos deux ministères. Pourriez-vous, un de vous deux ou tous les deux, expliquer cela? Pourriez-vous expliquer l'importance de ces chiffres et de la capacité d'avoir ces chiffres toutes les semaines et de pouvoir les vérifier, en particulier au regard des différents corridors, par exemple.

• (1630)

L'hon. Gerry Ritz: Oui, le principal problème, pour commencer, est le fait que Quorum n'a jamais eu accès au corridor nord-sud ni au corridor au-delà de Thunder Bay. L'entreprise n'a jamais réellement pu obtenir de l'information sur la capacité, dans ce secteur, ou sur la possibilité d'expédier davantage de marchandises vers les minoteries des États-Unis.

Il existe en outre un marché de deux à trois millions de tonnes, à Chicago et dans le reste du monde, auquel nous n'avons jamais eu vraiment accès. L'entreprise explore la façon dont nous pourrions y avoir accès. Cela pourrait passer par BNSF. Cela pourrait se faire de différentes manières. Cela donnerait à Quorum la possibilité de recueillir bien plus de données techniques, et de les recueillir bien plus rapidement. Les compagnies ferroviaires savent très bien comment préparer un document d'information ne contenant rien. Il faut beaucoup de temps pour en prendre connaissance et, au bout du compte, constater qu'il n'y a pas là l'information qu'on recherche. Le nouveau règlement sera beaucoup plus sévère quant à ce qui est acceptable, ce qui est obligatoire, de façon que nous pourrions faire une analyse semaine sur semaine, corridor par corridor, et savoir exactement quelles sont les possibilités et quelles sont les lacunes pour tous les produits.

M. Earl Dreeshen: Madame Raïtt.

L'hon. Lisa Raïtt: Oui, je voudrais y revenir. Cette information aura une importance incroyable. À mesure que nous progresserons, nous allons probablement définir encore d'autres informations que nous voudrions obtenir, et nous pourrions le faire grâce aux registres de l'OTC.

Il y a une chose que je tiens à souligner. Les deux corridors les plus efficaces, au pays, sont ceux de la côte Ouest et de Thunder Bay. Si nous utilisons ces deux corridors plutôt que d'autres, c'est en raison du fait que nous voulons que le grain soit expédié le plus rapidement possible, alors pourquoi ne pas choisir les deux corridors les plus efficaces, dans ce but?

Une bonne partie des décisions qui ont été prises au sujet de ces corridors... Je dirais en outre que notre gouvernement est très conscient des enjeux qui touchent Thunder Bay, la glace très lourde, là-bas. Notre garde côtière s'est rendue sur place, avec la garde côtière des États-Unis pour s'assurer de pouvoir briser la glace et nous permettre de commencer à expédier le grain. Nous avons un rôle à jouer, et nous assumons ce rôle.

Enfin, en ce qui concerne l'utilisation du corridor de Vancouver — Malcolm, je crois que vous en avez parlé déjà —, il faut savoir comment choisir les routes les plus rapides pour le transport. Les gens nous ont signalé que, dans le port du Grand Vancouver et de la baie English, un certain nombre de navires attendent le grain. Pourquoi ne pourrions-nous pas envoyer le grain vers les navires qui l'attendent? Il est tout à fait sensé pour nous d'utiliser nos corridors les plus efficaces. C'est ce que font les chemins de fer, à l'heure actuelle, pour s'acquitter de leurs obligations et expédier un million de tonnes de grain par semaine, et c'est ce que nous voulons qu'ils fassent.

Le président: J'aimerais remercier les ministres d'avoir pris le temps de participer à cette discussion en tant que témoins. Vous nous avez donné des informations très détaillées avec une grande franchise. Je crois que nous l'apprécions tous beaucoup. Nous allons prendre une courte pause pendant que les nouveaux témoins s'installent.

• (1630)

(Pause)

• (1635)

Le président: J'aimerais souhaiter la bienvenue encore une fois aux deux sous-ministres adjoints, Greg Meredith et Scott Streiner. Nous recevons également, à titre de représentants du ministère de la Justice, Demeena Kaur Seyan, Alain Langlois, et Sara Guild. Ils ne témoigneront pas, mais pourront offrir du soutien.

Il n'y aura pas de déclarations liminaires, puisque nous vous avons déjà reçus, alors nous allons procéder avec la première série de questions de cinq minutes, en commençant par M. Allen; allez-y, s'il vous plaît.

M. Malcolm Allen: Merci aux représentants du ministère d'être restés.

Le ministre a donné le chiffre d'environ 15 millions de tonnes en parlant du stock de report. La majorité des représentants du secteur me disent que le volume minimal des stocks de report est de 20 millions de tonnes, et certains s'attendent même à un volume de 25 millions de tonnes. Pourriez-vous me dire où vous avez trouvé ce chiffre de 15?

M. Greg Meredith (sous-ministre adjoint, Direction générale des politiques stratégiques, ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire): Je crois que la façon de calculer, c'est de prendre ce qui a été expédié à l'étranger, pour commencer, et nous connaissons ce chiffre. Nous savons à peu près le volume qui a été stocké dans le terminal portuaire. Nous savons ce qui se trouve dans les élévateurs à l'échelle du pays. Donc, quand on connaît le volume de la récolte, il suffit de faire une petite soustraction, et on obtient un chiffre. Il faut ensuite regarder le rendement du chemin de fer. En vérité, la variable dans tout cela a trait au rendement du chemin de fer.

Les chiffres étaient plus élevés au début du présent exercice. Je crois que le ministre s'attend à ce que les chemins de fer vont réussir à remplir leurs engagements et vont tout faire pour garder au plus bas niveau possible le volume des stocks de report, mais on ne peut pas prédire cela de façon précise.

• (1640)

M. Malcolm Allen: Non, on ne peut le prédire avec précision, compte tenu du fait que nous ne savons pas ce qu'il y a au pays. Nous avons une estimation. Je dois être honnête. Les entreprises céréalières, et les gens à qui je parle représentent les principales entreprises céréalières, Cargill et Richardson, disent qu'il y a 20 millions de tonnes, au minimum. C'est leur minimum, et je pense qu'ils parlent en connaissance de cause puisqu'ils ont conclu des ententes. Ils disent que, à ce stade-ci, ils concluent de nouveaux contrats pour décembre et janvier concernant de vieilles céréales, et non de nouvelles céréales, non pas celles qui sont destinées au sol. Ils disent que, ce dont ils parlent, c'est le report de stocks.

J'ai entendu vos chiffres. J'espère que le ministre avait raison lorsqu'il a parlé de 15 millions de tonnes. Le problème, c'est qu'il semble que le chiffre sera plus élevé, ce qui, ensuite, augmente les complications pour la récolte de l'année prochaine.

Monsieur Meredith, vers quoi pensez-vous que nous nous dirigeons avec cela si le report est, et il m'importe peu qu'il soit de 15 millions ou de 20 millions de tonnes; il est bien plus élevé que la normale, puisque, habituellement, il est de cinq à sept millions de tonnes. Selon vous, quelle sera la situation quant à ce genre de difficultés au cours des deux prochaines années? J'ai entendu des gens prédire qu'il s'agirait d'un report de deux ans, peu importe ce que nous récoltons cette année. Si nous obtenons une autre récolte exceptionnelle, Dieu sait ce que cela signifie, pour être honnête. Quel est le plan agricole relativement à ce que cela signifie pour les agriculteurs à court terme, puisqu'il s'agit d'un mandat de deux ans?

M. Greg Meredith: Je pense qu'il y a deux ou trois points qui sont pertinents, monsieur Allen.

Nous n'avons pas encore une idée très précise des grains qui entrent au pays et qui en sortent par d'autres régions, comme le Saint-Laurent ou le sud. Le ministre l'a mentionné lorsqu'il a parlé des améliorations apportées au Programme de surveillance du grain. Nous devrions avoir une bien meilleure idée de l'endroit où se dirige le grain et de la quantité de grain expédiée. Il s'agira d'un autre ensemble de données qui nous aidera à prévoir quel sera le report.

Vous avez tout à fait raison de dire que le report sera important. Le ministre a indiqué que, en moyenne, il s'élevait à huit millions de tonnes. L'année dernière, il n'y en a eu que cinq. La récolte moyenne au cours des dernières années est d'environ 55 millions de tonnes, selon ce qui est semé. Cette année, nous avons récolté 76 millions de tonnes, ce qui est bien au-delà de la moyenne.

Supposons que nous avons une année moyenne de 55 millions de tonnes et que nous obtenons quelque chose comme de 15 à 20 millions de tonnes de report. Vous pouvez constater que nous allons tout de même être confrontés à une quantité de grains assez importante. Cette année s'est révélée, de plusieurs façons, une période d'apprentissage. Je pense que les entreprises céréalières prendront suffisamment la mesure de leurs programmes de commercialisation afin de pouvoir mieux évaluer le rendement des compagnies de chemin de fer. C'est ce que nous souhaitons. Elles ont fait l'expérience d'autres moyens de transport du grain cette année, et elles exploreront probablement cela. Nous savons que les agriculteurs envisagent un stockage plus permanent à la ferme, qu'ils adoptent d'autres pratiques de stockage temporaires et qu'ils veillent à ce que ce grain soit transporté en premier.

C'est le genre de choses sur lesquelles nous nous pencherons pour la période qui vient.

M. Malcolm Allen: Je sais que le président va m'arrêter, mais laissez-moi seulement dire la chose suivante pour ajouter à la complexité, non pas que ce soit mon intention, mais, la réalité, c'est que je ne suis pas responsable de la glace.

La Voie maritime du Saint-Laurent n'est pas ouverte, monsieur. Permettez-moi seulement de vous le souligner. La cérémonie du haut-de-forme vers l'aval du Canal Welland était censée avoir lieu vendredi, et j'y aurais assisté. Évidemment, cela se trouve dans ma circonscription. Elle n'aura pas lieu.

Monsieur Streiner, votre ministre a dit de façon assez claire qu'il y a de nombreux brise-glaces au Canada, à la tête des Grands Lacs, qui ne sortent pas de là non plus.

Je peux vous dire qu'il semble que la Voie maritime du Saint-Laurent ne sera pas un endroit où l'on transporte les choses très rapidement pendant une longue période, à moins que la glace disparaisse. Priez pour le soleil et le temps chaud et peut-être que le lac Érié pourra fondre, parce que, actuellement, il est complètement gelé, à l'exception de Port Dover.

•(1645)

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Zimmer, pour cinq minutes. Allez-y.

M. Bob Zimmer (Prince George—Peace River, PCC): Je pense que mon collègue, Malcolm, a terminé. Donc, voilà, je peux maintenant parler.

J'ai quelques questions.

Dans mon coin de pays, dans le Nord-Est de la Colombie-Britannique, Prince George et Peace River, il y a beaucoup d'agriculteurs, et les discussions sont nombreuses. Nous entendons l'autre côté user de rhétorique. Nous entendons la rhétorique de peut-être tous les côtés.

Les gens sur le terrain veulent vraiment savoir combien de wagons transportent le grain et quand le décret est entré en vigueur. Pourriez-vous nous fournir certaines de ces informations de base, s'agit-il de 500 ou de 1 000 par semaine? Pouvez-vous le quantifier? Je sais qu'il s'agit d'environ 100 tonnes par wagon, mais pouvez-vous nous fournir ces renseignements de base, encore une fois, s'il vous plaît?

M. Scott Streiner (sous-ministre adjoint, Groupe des politiques, ministère des Transports): Le décret est entré en vigueur le 7 mars. Il exige que les compagnies de chemin de fer accélèrent le transport sur une période de quatre semaines à un million de tonnes par semaine. Cela équivaut à environ 5 500 wagons par transporteur ferroviaire, puisque, comme l'a indiqué le ministre, la tâche est répartie également entre les deux compagnies.

Les transporteurs ferroviaires ont présenté leur rapport obligatoire pour la première semaine, et, maintenant qu'ils en sont dans la deuxième semaine de leurs obligations, ils dépassent les exigences en matière d'accélération, mais ils doivent tout de même atteindre un million. C'est ce qui est exigé. Nous allons surveiller étroitement ces rapports hebdomadaires afin de nous assurer qu'ils respectent les exigences.

M. Bob Zimmer: Cela m'amène à la deuxième question.

Qu'est-ce qui entraîne l'amende de 100 000 \$ par jour? Quel est le mécanisme qui permet d'effectuer le suivi des données et entraîne l'amende?

M. Scott Streiner: Je présume que votre question concerne le décret actuel.

M. Bob Zimmer: Oui.

M. Scott Streiner: En ce qui a trait au décret, il s'agit d'un décret promulgué aux termes du paragraphe 47(1) de la Loi sur les transports au Canada, et donc, les dispositions sur l'application figurent dans la mesure législative.

Ce qui serait exigé, c'est qu'il y ait une preuve d'un manquement aux exigences au sens du décret. Si cette preuve existait, le ministre confierait le dossier en vue d'éventuelles poursuites, et advenant une déclaration de culpabilité, l'amende serait imposée par les tribunaux.

M. Bob Zimmer: Comment a-t-on alors déterminé le montant de 100 000 \$? Pour nos agriculteurs dans les Prairies, comment la somme a-t-elle été déterminée et comment peuvent-ils comprendre cela? Combien de temps faut-il pour suivre tout le processus avant que l'amende soit appliquée?

M. Scott Streiner: Cela dépendrait de la rapidité de la poursuite, franchement, et de la rapidité du système judiciaire. Il y a un certain nombre d'étapes juridiques qu'il faudrait suivre.

Ce dont nous parlons, c'est d'une amende en cas de déclaration de culpabilité, et non d'une pénalité administrative. Il va sans dire, une poursuite et une déclaration de culpabilité exigent plus de temps qu'une pénalité administrative.

M. Bob Zimmer: Je comprends.

Il y a beaucoup d'agriculteurs dans ma circonscription également, et ils ont beaucoup de grains dans leurs silos, ce qui nous préoccupe. Nous sommes également préoccupés à l'égard des autres groupes de producteurs. Il y a beaucoup de foresterie dans ma circonscription également, et il y a beaucoup d'usines qui cherchent également à avoir accès au même système de logistique engorgé qui existe actuellement. Les exploitants de la foresterie estiment qu'il est, d'une certaine façon, injuste qu'une partie de cette capacité soit consacrée aux agriculteurs.

Il est peut-être difficile pour vous de répondre à une question sur l'équité, mais comment est-ce que les autres groupes de producteurs peuvent être assurés qu'ils ont toujours accès à la même voie ferrée et au même système de logistique que ceux de nos agriculteurs?

M. Scott Streiner: Je crois que je vais répondre en partie à votre question, puisque nous commençons à traiter de choix stratégiques, et, bien sûr, cela relève des ministres.

Ce que je vais faire, c'est réitérer ce que les ministres ont dit ici et publiquement, c'est-à-dire que l'objectif d'un million de tonnes était, à leur avis, ambitieux, mais atteignable. Il a été établi en vue de donner une poussée soudaine à la capacité relative à ce qui était clairement et objectivement le problème le plus pressant auquel était confronté le réseau ferroviaire, c'est-à-dire de transporter le grain en raison de l'extraordinaire récolte et des conditions hivernales. Il y a eu une tentative d'équilibrer cela avec les besoins des autres groupes de producteurs et de ne pas placer la barre trop haute de sorte que le transport des autres produits en fasse les frais.

C'était l'approche stratégique que le gouvernement a adoptée, et, à ce jour, comme nous l'avons constaté, les compagnies de chemin de fer semblent atteindre les cibles qui ont été fixées pour elles.

M. Bob Zimmer: Merci.

Le président: Vous avez 30 secondes.

M. Bob Zimmer: En fait, je n'ai plus besoin de temps. Ma prochaine séance sera plus longue.

Le président: Je suis certain que M. Eyking l'appréciera. Vous avez cinq minutes, allez-y.

L'hon. Mark Eyking: Merci d'être venus.

J'ai deux ou trois questions.

D'abord, y a-t-il quelque chose dans la nouvelle réglementation qui va entraîner un examen des coûts pour l'ensemble du système?

Deuxièmement, le nouveau pouvoir du gouvernement lui permettant de réglementer les contrats entre les agriculteurs et les compagnies céréalières exigera-t-il des compagnies céréalières qu'elles limitent le montant qu'elles déduisent des chèques pour le grain des agriculteurs qui servent de base pour une « décloison », pour ainsi dire? Pouvez-vous nous dire exactement comment ce montant de base est calculé?

Ce sont mes deux premières questions. Si vous répondez rapidement, j'en aurai une autre.

•(1650)

M. Greg Meredith: Monsieur Eyking, je peux vous parler de ce qui figure dans les modifications qui aurait une incidence sur la CCG. Ces dispositions seraient des articles respectifs qui incluraient

le rendement, puis les pénalités ou les indemnités. C'est à la CCG de faire ces réglementations. Qu'elles traitent du montant de base ou qu'elles aient une incidence sur lui, j'en doute, puisque cela s'étendrait au-delà des pénalités, jusqu'à la réglementation du prix réel.

Elle aurait la capacité d'examiner ce que les agriculteurs paient de leur poche relativement au stockage. Par ailleurs, si l'agriculteur devait vendre sur le marché au comptant à un prix inférieur au prix convenu, elle aurait la capacité d'élaborer des réglementations pour assurer la survie de l'agriculteur.

L'hon. Mark Eyking: Et cela figurera dans les réglementations.

M. Greg Meredith: Oui.

M. Scott Streiner: Monsieur le président, avec votre permission, puis-je demander des précisions?

En ce qui a trait à votre première question, monsieur Eyking, vous avez parlé d'un examen des coûts relativement au système. Parlez-vous du système de transport? Pourriez-vous clarifier cela?

L'hon. Mark Eyking: L'ensemble du système, l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, il n'y en a pas eu depuis 20 ans.

M. Scott Streiner: Non. Il n'y a pas eu d'examen des coûts depuis 20 ans. Il n'y a rien dans la mesure législative qui prévoit un examen des coûts.

Comme l'a souligné le ministre Raitt, nous allons accélérer le commencement de l'examen de la Loi sur les transports au Canada. La ministre Raitt se penchera sur ce qui devrait être inscrit dans le mandat relatif à l'examen. Je peux probablement dire que la contribution des députés, entre autres, serait la bienvenue en vue de définir le mandat.

L'hon. Mark Eyking: L'autre chose, c'est que, dans un langage simple, il y a des agriculteurs dans la vallée du Fraser qui ne peuvent pas obtenir suffisamment de grain. Il y a des agriculteurs dans la vallée de la Paix qui essaient de faire transporter leur grain. Lorsque tout cela se met en place et qu'ils n'obtiennent toujours pas davantage de grain, ils n'ont toujours pas suffisamment de grain dans la vallée du Fraser pour leur bétail.

Vous parlez du fait que la Commission des grains surveille cela ou fait office de policier, mais comment allons-nous changer cela? Qui sera la police et dira: « Très bien, vous avez du grain, et il n'est pas transporté ici; nous n'obtenons pas de grain; quelqu'un doit agir »?

En quoi cela va-t-il changer la situation?

M. Greg Meredith: Je ne sais pas s'il y a une solution miracle.

Une partie du problème concernant les fabriques d'aliments et les parcs d'engraissement, c'est qu'il n'y a pas beaucoup de grain qui sort nettoyé de certains lieux d'ensilage dans les ports. Les terminaux portuaires ont des stocks environ 40 % inférieurs à ce qu'ils ont habituellement à ce moment-ci de l'année. Cela fait partie du problème.

Ce que j'aimerais souligner concernant les exigences redditionnelles accrues qui feront partie de notre Programme de surveillance du grain, c'est le fait de savoir plus rapidement et de façon plus précise où sont les problèmes. Il faudra établir des rapports en fonction des corridors, et il y aura des téléchargements hebdomadaires. Il s'agira de recenser, chaque semaine, l'emplacement de wagons de façon beaucoup plus détaillée et davantage en temps réel.

L'hon. Mark Eyking: C'est ce qui touche la surveillance.

Comment cela va-t-il fonctionner? Est-ce que quelqu'un va téléphoner et dire: « Cela n'a pas eu lieu. Nous voulons voir cela d'ici une semaine »?

M. Greg Meredith: Il n'y a pas de solution miracle.

Ce que je dis, c'est qu'une meilleure compréhension de la façon dont l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement fonctionne nous aidera à comprendre ce que l'on doit faire de plus, le cas échéant, afin d'éviter les goulots d'étranglement.

L'hon. Mark Eyking: Est-ce que vous indemniseriez les agriculteurs qui ne reçoivent pas le grain? Pouvez-vous envisager une situation où nous avons énormément de grain au Canada, mais que nous pourrions perdre du bétail parce que nous n'avons pas de quoi le nourrir? Est-ce concevable?

M. Greg Meredith: Je n'ai rien vu qui démontrait cela.

J'ai entendu parler de pénuries et du fait qu'il n'y avait pas autant de wagons qu'on le souhaitait qui se rendaient dans les parcs d'engraissement et les fabriques d'aliments en soi. Personne n'a encore établi qu'il y aura un problème lié au bien-être des animaux ou quoi que ce soit de cette envergure.

L'hon. Mark Eyking: Je me posais simplement des questions sur le fait que, subitement, nous allons exporter plus de grain et que nous n'allons encore pas vraiment nous occuper de la question de la consommation locale. C'est mon dernier genre de...

M. Greg Meredith: Je me perdrais en conjectures si je me lançais dans cette discussion.

L'hon. Mark Eyking: Avez-vous quelque chose à dire là-dessus?

M. Scott Streiner: J'aimerais seulement faire deux observations.

Je voudrais souligner que le décret qui a été publié le 7 mars exige le transport d'un million, ou l'accélération vers le transport d'un million de tonnes par année. Ce n'est pas tout destiné à l'exportation; c'est le transport, donc le transport vers les clients locaux et vers les clients de l'Amérique du Nord au sud de la frontière compte également.

L'autre point que je voudrais soulever, c'est que le gouvernement s'est engagé et a réitéré son engagement à mettre sur pied un comité sur la chaîne d'approvisionnement des produits, qui a été demandé par le comité chargé de l'examen des services de transport ferroviaire des marchandises. Nous allons aller de l'avant avec cela. Cela pourrait donner lieu à un forum, au moyen des données dont a parlé Greg, en vue d'aborder certaines de ces questions et de faire en sorte qu'il y ait plus de transparence et de coopération entre les partenaires de la chaîne d'approvisionnement.

• (1655)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Eyking.

Nous allons passer à la deuxième série de questions. Simplement pour que les membres le sachent, nous avons d'autres affaires dont il faut que nous nous occupions à 17 h 10.

Monsieur Lemieux, vous avez cinq minutes. Allez-y.

M. Pierre Lemieux: Merci, messieurs, d'être ici.

J'aimerais vous demander de nous expliquer la différence entre le décret et la mesure législative. Le décret constituait la toute première étape. Il s'agissait d'une étape définitive. Il est facile soit d'oublier que cela s'est produit maintenant qu'il y a la mesure législative, soit de se demander quelles sont les différences entre ces deux mécanismes. Il y a bel et bien des différences, même si, à première vue, ils semblent viser le même objectif, c'est-à-dire le transport d'un million de tonnes de grain par semaine.

Je me demandais si je pouvais vous demander d'expliquer les différences, les différences très pratiques, entre le décret, qui, en fait, serait en vigueur aujourd'hui, et la mesure législative, que nous voulons faire entrer en vigueur rapidement.

M. Scott Streiner: J'aimerais soulever deux ou trois points. En ce qui concerne le décret, la mesure législative apporte deux choses précises. Tout d'abord, elle étend l'exigence du million de tonnes par semaine de la date d'expiration automatique de 90 jours après que le décret a été publié à la fin de la campagne agricole. Le décret en vigueur est prolongé jusqu'à la fin de la campagne agricole.

Deuxièmement, la mesure législative confirme que le décret qui a été prononcé aux termes du paragraphe 47(1) de la LTC est valide. Advenant, simplement, qu'il y ait une ambiguïté sur le plan juridique, elle confirme la validité du décret.

Troisièmement, elle confère au ministre des Transports et au ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire le pouvoir d'établir la même exigence en matière de volume dans l'avenir si la situation l'exige. À la fin de la campagne agricole, l'exigence actuelle d'un million de tonnes par semaine prendra fin, mais les ministres peuvent établir une exigence sans préparer de décret concernant des exigences sur le volume dans l'avenir. Elles peuvent toucher l'ensemble de la prochaine campagne agricole, elles peuvent en toucher une partie, ou elles peuvent ne rien toucher si les ministres déterminent qu'elles ne sont pas nécessaires. Maintenant, il y a une disposition législative qui permettra aux ministres de prendre ce genre de mesures sans préparer de décret et à la lumière de conseils leur étant fournis par l'Office des transports du Canada, qui, de son côté, doit consulter les partenaires de la chaîne d'approvisionnement.

Il s'agit là des principales différences. La seule autre chose que je mentionnerais, et cela nous renvoie à une question posée plus tôt concernant les 100 000 \$ par jour, c'est que, aux termes du décret, l'amende s'appliquerait au moment de la déclaration de culpabilité, comme je l'ai dit plus tôt, ce qui exige des poursuites. Aux termes de la mesure législative, il s'agira d'une sanction administrative pécuniaire, de sorte qu'elle sera plus facilement applicable en cas de non-conformité.

M. Pierre Lemieux: Très bien. Merci.

Monsieur Meredith, voudriez-vous ajouter quelque chose?

M. Greg Meredith: Non. Je crois bien que tout a été dit [*Note de la rédaction: difficultés techniques*]... sa dernière observation qui était très importante en ce qui concerne la rapidité et la réactivité du système en cas de manquement à une obligation.

M. Pierre Lemieux: Merci.

Je vais poser une autre question. On a discuté de ce qu'on appelle couramment le plafond de revenu, mais il s'agit en fait du revenu admissible maximal, ou RAM. Pouvez-vous expliquer au comité de quelle façon fonctionne le RAM?

Je sais que la législation n'aborde pas le thème du RAM, alors vous aurez peut-être quelque chose à dire à ce sujet ou non, mais je crois qu'il serait utile pour le comité de savoir de quelle façon cela fonctionne.

M. Scott Streiner: En fait, le RAM est établi grâce à une formule assez complexe, qui figure dans la législation, mais qui est en fait établie chaque année par l'Office des transports du Canada.

L'objectif du RAM est de gérer, dans le but de le limiter, le revenu qu'une compagnie de chemin de fer peut faire par tonne, par quantité de grains transportée. On croit parfois à tort qu'il s'agit d'un plafond sur les recettes totales. La compagnie de chemin de fer peut continuer à faire de l'argent grâce au grain transporté si elle en transporte plus. Les compagnies de chemin de fer ont fait valoir que puisque l'argent qu'elles peuvent faire par tonne ou en fonction de la quantité est limité, le plafond a tout de même un impact sur leurs incitations économiques à offrir une capacité de pointe dans le secteur céréalier. Cependant, il ne faut pas croire que cela les empêche de faire plus d'argent après qu'elles ont transporté une certaine quantité de grains.

Voilà pour ce qui est du fonctionnement actuel du RAM. Comme je l'ai dit, il est établi chaque année par l'OTC. Comme la ministre l'a souligné plus tôt, tous les revenus supplémentaires générés sont transférés dans un fonds spécial utilisé à des fins de recherche. Le RAM n'est pas, comme vous le dites, abordé dans la législation actuelle. Cependant, compte tenu du fait que la question a déjà été soulevée dans le cadre des examens antérieurs de la législation, on a toutes les raisons de croire qu'elle serait soulevée par les intervenants dans le cadre d'un examen accéléré de la LTC.

• (1700)

M. Pierre Lemieux: Je suis d'accord avec vous. Nous avons réalisé une étude dans le cadre de laquelle nous avons reçu des témoins avant le dépôt du projet de loi devant le Parlement, et il a été question du plafond de revenu, ou le RAM. Je dirais que les intervenants estimaient que l'impact du RAM... ou son existence n'avait pas vraiment un impact négatif qui limitait le transport du grain par rail, mais il y avait d'autres facteurs limitatifs. Je suis sûr que nous en reparlerons lorsque nous recevrons d'autres témoins cette semaine. Même si cela ne fait pas partie de la législation, je crois que vous avez raison et que cela pourrait être abordé dans le cadre du futur examen de la LTC.

M. Scott Streiner: Je devrais probablement préciser que l'évaluation de l'incidence du RAM, évidemment, varie selon qu'on parle aux expéditeurs ou aux compagnies de chemin de fer.

M. Pierre Lemieux: Exactement.

M. Scott Streiner: C'est probablement l'une des raisons pour lesquelles, compte tenu de la complexité de la formule et des points de vue divergents, un examen plus minutieux de la question grâce à un processus consultatif s'impose.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lemieux.

Nous allons passer à Mme Brosseau, qui a cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

Mme Ruth Ellen Brosseau: J'aimerais encore une fois remercier nos témoins.

Je crois que nous pourrions tous nous entendre sur le fait que nous sommes tous sur la même longueur d'onde. Il faut le faire, et il faut bien le faire. Je sais que nous sommes tous prêts à faire des heures supplémentaires pour y arriver. Nous le déciderons lorsque la séance se poursuivra à huis clos peu après cette discussion. Je veux vraiment m'assurer que nous allons travailler dur et que nous allons recevoir des témoins. Nous voulons nous assurer de créer le meilleur projet de loi possible. Beaucoup de personnes, et même certains députés conservateurs, ont dit ouvertement qu'il faut en faire plus, qu'il faut modifier le projet de loi. Je veux simplement m'assurer que nous pouvons le faire, et que nous travaillons ensemble pour bien le faire.

J'aimerais que l'on parle des échéanciers. C'est un gros cadre, et une bonne partie de tout cela sera établi par le truchement de la réglementation. Le ministre aura plus de pouvoir. Pouvez-vous nous donner une idée des échéanciers liés à la réglementation, et nous préciser quand vous vous attendez à ce que ces changements soient apportés? Nous allons travailler dur au cours des deux prochaines semaines et nous enverrons le tout avant de rentrer chez nous pour deux semaines. Je me demandais donc si vous connaissiez les échéanciers définis concernant la réglementation afin que nous puissions la communiquer pour rassurer les agriculteurs ainsi que les intervenants au pays et à l'échelle internationale.

M. Scott Streiner: Je dois dire, pour commencer, qu'aucune décision officielle n'a été prise relativement aux échéanciers, et, au bout du compte, il reviendra aux ministres, et non aux représentants de déterminer dans quelle mesure on peut tenter d'accélérer le processus. Le processus réglementaire, et je suis sûr que vous le savez tous, est fondé sur un certain nombre d'étapes convenues. Le processus peut être accéléré lorsque certaines conditions l'exigent. Je crois que les deux ministres ont mentionné l'urgence de la situation, mais la mesure dans laquelle le processus réglementaire sera accéléré restera, au bout du compte, une décision stratégique. Quoi qu'il en soit, le processus réglementaire devra tout de même respecter une certaine période de consultation et de publication dans la *Gazette* de façon à ce que le public puisse savoir exactement ce que le gouvernement a l'intention de faire.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Cela pourrait prendre quelques mois. Les ministres ont dit clairement que cela doit être fait le plus rapidement possible. Si tout se passe comme prévu, il faudra tout de même patienter environ quelques mois.

M. Scott Streiner: Un processus réglementaire extrêmement accéléré peut être très rapide, mais je ne veux pas le quantifier.

Mme Ruth Ellen Brosseau: D'accord, vous ne voulez pas formuler de commentaire à ce sujet.

M. Greg Meredith: Je pourrais peut-être ajouter à la réponse de Scott que certains textes législatifs entrent en vigueur très rapidement.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Oui, les décrets.

M. Greg Meredith: La portion de la loi qui aura préséance sur le décret, par exemple, pour maintenir les exigences relatives au volume, entre en vigueur avec la législation le 7 avril, ou le premier lundi suivant la sanction royale. Cet élément sera en place immédiatement. Puis, des décisions ministérielles peuvent permettre de demander une exemption de publication préalable dans la *Gazette*, ce qui peut aussi accélérer les choses.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Est-ce que l'indemnisation pour les agriculteurs serait établie dans les mesures réglementaires, si cela était mené à terme à la discrétion...?

M. Greg Meredith: Des expéditeurs aux agriculteurs, oui.

Mme Ruth Ellen Brosseau: D'accord.

Pouvez-vous formuler quelques commentaires sur la communication obligatoire des prix pour accroître la transparence? Je sais que cela a cours aux États-Unis. Je crois que c'est quelque chose que beaucoup de personnes demandent ici, au Canada. Est-ce quelque chose qui a été envisagé? L'idée est-elle dans l'air?

M. Greg Meredith: La communication des prix est très, très importante pour les agriculteurs. C'est un peu difficile parce que, comme vous le savez, un agriculteur peut, à un moment donné, avoir de multiples cultures sur ses terres. Ils doivent donc effectuer beaucoup de recherches sur les marchés futurs, la tarification portuaire et la tarification au silo terminal de l'intérieur. On en parle dans le secteur depuis un certain temps, mais on n'envisage pas de l'intégrer dans cette législation.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Je me questionne sur les distances d'interconnexion, qui passent de 30 à 160 kilomètres. Comment en êtes-vous venus à 160 exactement?

M. LaVar Payne: [Note de la rédaction: inaudible]

Mme Ruth Ellen Brosseau: Il faut inclure la circonscription de LaVar.

Oui, je comprends.

Des voix: Oh, oh!

• (1705)

M. Scott Streiner: C'est lié à une série de questions précédente.

M. Malcolm Allen: Ou 148...

M. Scott Streiner: Ça me semble très précis.

Encore une fois, le choix de 160 kilomètres était en fait une décision politique. Cependant, il y avait, je crois, un désir, lorsque nous avons examiné les dispositions sur les distances d'interconnexion et leur augmentation pour une période de deux ans, d'augmenter les limites afin de maximiser les possibilités de concurrence et pour permettre à d'autres services de chemin de fer d'appuyer les producteurs de céréales des Prairies.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Je comprends, mais pourquoi 160 exactement? Comment en êtes-vous arrivés là? Je sais pourquoi vous avez augmenté les distances, mais pourquoi 160 et non 150?

M. Scott Streiner: J'imagine que la meilleure façon d'expliquer l'impact des 160 kilomètres plutôt qu'une autre distance est de vous fournir une carte qui indique la différence entre 130 et 160 kilomètres et en quoi cela permet une couverture complète dans les Prairies. Je crois que certains membres l'ont peut-être déjà.

Mme Ruth Ellen Brosseau: On peut obtenir cette carte?

M. Scott Streiner: Nous pouvons très certainement fournir une copie de la carte au comité.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Merci.

Le président: Merci beaucoup, madame Brosseau, pour vos questions.

Nous allons passer à M. Watson, pour les cinq prochaines minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Jeff Watson: Monsieur le président, l'interconnexion fait penser... [Note de la rédaction: inaudible] cabotage pour les transporteurs aériens.

Je tiens à remercier les représentants d'être parmi nous cet après-midi.

Je vais commencer par l'ancien projet de loi C-52, la Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises. J'essaie de ne pas le dire trop rapidement, parce que c'est le genre de choses que je ne pourrais pas répéter cinq fois rapidement.

Le projet de loi C-52 tentait, en partie, de régler la question des accords sur les niveaux de service, qui sont volontaires, comme vous le savez, en y apportant certaines améliorations. La première amélioration était la création, si vous voulez, de sanctions

administratives pécuniaires qui auraient été imposées, si ma mémoire est bonne, par l'Office des transports du Canada, après un arbitrage. Les sanctions auraient été imposées par violation. On tentait ainsi d'établir des mesures punitives en cas de manquement aux obligations de service.

Est-ce que je décris bien ce qu'a permis de faire le projet de loi C-52?

M. Scott Streiner: J'apporterais peut-être une petite nuance. Les accords sur les niveaux de service, comme vous le dites, sont volontaires au sens où les parties sont invitées à les négocier sur une base commerciale. Mais il convient de souligner que la Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises et les modifications apportées à la Loi sur les transports au Canada donnent à l'expéditeur l'option de conclure un accord sur les niveaux de service, un ANS, issu d'un processus d'arbitrage, s'il n'arrive pas à en négocier un. Par conséquent, en ce sens, ces accords ne sont pas tout à fait volontaires. La compagnie de chemin de fer peut se voir imposer un ANS au terme d'un processus d'arbitrage si elle ne peut pas en conclure un grâce à la négociation avec un expéditeur.

Les sanctions administratives pécuniaires, ou SAP, pouvant être imposées par l'OTC en raison d'une non-conformité, sont une tentative de pousser les compagnies de chemin de fer à respecter les obligations établies dans les ANS.

M. Jeff Watson: Un des enjeux soulevés par l'opposition, qui a aussi bien sûr été soulevé par des expéditeurs durant les discussions sur le projet de loi C-52, et on en entend à nouveau parler dans le cadre des présentes discussions sur le projet de loi C-30, concerne les dommages-intérêts punitifs, les dommages-intérêts extrajudiciaires et l'indemnisation pour les expéditeurs. Si je comprends bien l'opposition, et je vais essayer de décrire de façon appropriée ce que j'en ai compris, elle suggère de rendre les accords sur les niveaux de service obligatoires, d'en définir les éléments opérationnels dans la Loi sur les transports au Canada et d'inclure un cadre de sanction. Il s'agit essentiellement des mêmes arguments, si vous le voulez, formulés dans le cadre des travaux sur le projet de loi C-52. Il y avait un certain nombre d'arguments convaincants pour expliquer pourquoi cela était un peu difficile. Ce n'était certainement pas simple, et cela pourrait avoir certaines conséquences inattendues.

Pour commencer, y a-t-il d'autres cadres commerciaux pour gérer les contrats commerciaux lorsque des dommages-intérêts extrajudiciaires sont établis d'avance dans un texte législatif? On parle bien de contrats commerciaux.

M. Scott Streiner: Il n'y a aucun autre cadre dans lequel les dommages-intérêts extrajudiciaires sont établis d'avance par un arbitre dans un accord issu d'un processus d'arbitrage.

M. Jeff Watson: C'est correct.

Si on décidait d'en imposer un, un régime de sanctions à cet égard, cela pourrait-il être désavantageux pour les expéditeurs, parce qu'on limiterait ainsi leur droit de poursuivre les compagnies de chemin de fer devant les tribunaux pour obtenir des dommages-intérêts après la confirmation d'un manquement?

• (1710)

M. Scott Streiner: Cette préoccupation avait été exprimée par le gouvernement au moment de l'étude du projet de loi C-52. Il affirmait que, paradoxalement, ces types de sanctions établies par le truchement d'un arbitrage pourraient se retourner contre les expéditeurs, qui ne pourraient plus obtenir une indemnisation totale relativement aux dommages-intérêts extrajudiciaires.

M. Jeff Watson: Un autre enjeu avait été soulevé, et je vais l'aborder du point de vue des compagnies de chemin de fer. Dans le cas d'un accord sur les niveaux de service, il se peut que les compagnies de chemin de fer soient pénalisées en raison d'un mauvais rendement ou pour ne pas avoir respecté leurs obligations en raison d'autres éléments de la chaîne d'approvisionnement, par exemple, le rendement d'un terminal qui pourrait miner la capacité d'une compagnie de chemin de fer à respecter un engagement précis. Est-ce une préoccupation?

M. Scott Streiner: C'est une préoccupation qui a été exprimée par les compagnies de chemin de fer concernant une éventuelle disposition de ce type, oui.

Le président: Il vous reste du temps pour une très courte question.

M. Jeff Watson: Plutôt que de poser une très courte question, je vais tout simplement conclure par un commentaire, monsieur le président.

Le renvoi de cette question à un organisme de réglementation, l'Office des transports du Canada, est probablement une bonne chose, non seulement d'un point de vue auxiliaire, mais parce que cela prouvera ce que nous savons déjà. Ce n'est pas simple à faire, même si c'est populaire. J'ai bien hâte de voir les résultats de cet exercice précis.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Watson.

M. Pierre Lemieux: Si le comité accepte, j'ai une belle photo en couleurs d'une carte. C'est un document unilingue, j'ai donc besoin

du consentement du comité pour le déposer, mais si vous voulez le voir maintenant, je peux le déposer, afin que vous puissiez examiner les différentes distances d'interconnexion.

Le président: Cela peut aider à montrer...

M. Pierre Lemieux: Le document sera envoyé au greffier pour qu'il le distribue une fois qu'il sera traduit.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Est-il accessible en ligne?

M. Pierre Lemieux: En fait, je ne sais pas. Si vous le voulez maintenant, je peux le déposer, ou je peux vous l'envoyer plus tard par courriel.

Le président: De cette façon, tous les membres pourront y avoir accès.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Le document n'est pas bilingue. Nous n'allons pas l'accepter s'il n'est pas bilingue.

Le président: D'accord, on oublie ça.

M. Pierre Lemieux: D'accord. Vous devrez donc attendre.

Le président: Nous allons le faire traduire et le rapporter. Elle ne le veut pas. Voilà ce qui en est.

Merci beaucoup aux témoins de nous avoir consacré du temps.

Nous allons nous arrêter, et poursuivre à huis clos pour régler certaines questions.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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