

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-first Parliament, 2011-2012-2013

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chair:

The Honourable DENNIS DAWSON

Wednesday, May 29, 2013 (in camera)
Wednesday, June 5, 2013
Tuesday, June 11, 2013
Wednesday, June 12, 2013

Issue No. 18

First meeting on:

Study on challenges faced by the
Canadian Broadcasting Corporation

First, second and third (final) meetings on:

Bill C-52, An Act to amend the Canada Transportation Act
(administration, air and railway transportation and arbitration)

INCLUDING:

THE ELEVENTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-52)

APPEARING:

The Honourable Denis Lebel, P.C., M.P.,
Minister of Transport, Infrastructure and Communities

WITNESSES:

(See back cover)

Première session de la
quarante et unième législature, 2011-2012-2013

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président :

L'honorable DENNIS DAWSON

Le mercredi 29 mai 2013 (à huis clos)
Le mercredi 5 juin 2013
Le mardi 11 juin 2013
Le mercredi 12 juin 2013

Fascicule n° 18

Première réunion concernant :

L'étude sur les défis devant lesquels
se trouve la Société Radio-Canada

*Première, deuxième et troisième (dernière)
réunions concernant :*

Le projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur
les transports au Canada (administration, transports aérien
et ferroviaire et arbitrage)

Y COMPRIS :

LE ONZIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi C-52)

COMPARAÎT :

L'honorable Denis Lebel, C.P., député,
ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Stephen Greene, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Boisvenu	MacDonald
* Cowan	Mercer
(or Tardif)	Merchant
Doyle	Unger
Eggleton, P.C.	Verner, P.C.
Housakos	Zimmer
* LeBreton, P.C.	
(or Carignan)	

* Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Fortin-Duplessis replaced the Honourable Senator Housakos (*June 11, 2013*).

The Honourable Senator Housakos replaced the Honourable Senator Fortin-Duplessis (*June 12, 2013*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Stephen Greene

et

Les honorables sénateurs :

Boisvenu	MacDonald
* Cowan	Mercer
(ou Tardif)	Merchant
Doyle	Unger
Eggleton, C.P.	Verner, C.P.
Housakos	Zimmer
* LeBreton, C.P.	
(ou Carignan)	

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénatrice Fortin-Duplessis a remplacé l'honorable sénateur Housakos (*le 11 juin 2013*).

L'honorable sénateur Housakos a remplacé l'honorable sénatrice Fortin-Duplessis (*le 12 juin 2013*).

ORDERS OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, May 21, 2013:

The Honourable Senator Dawson moved, seconded by the Honourable Senator Moore:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on the challenges faced by the Canadian Broadcasting Corporation in the context of the complex and changing broadcasting and communications landscape; and

That the committee report to the Senate from time to time, with a final report no later than October 31, 2014 and that the committee retain all powers necessary to publicize its findings until 180 days after the tabling of the final report.

The question being put on the motion, it was adopted.

Extract from the *Journals of the Senate*, Wednesday, June 5, 2013:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Unger, seconded by the Honourable Senator Smith (*Saurel*), for the second reading of Bill C-52, An Act to amend the Canada Transportation Act (administration, air and railway transportation and arbitration).

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Carignan moved, seconded by the Honourable Senator Plett, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRES DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 21 mai 2013 :

L'honorable sénateur Dawson propose, appuyé par l'honorable sénateur Moore,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, en vue d'en faire rapport, les défis devant lesquels se trouve la Société Radio-Canada, dans le contexte d'une conjoncture complexe et changeante en matière de radiodiffusion et de communications;

Que le comité fasse périodiquement rapport au Sénat et avec présentation d'un rapport final au plus tard le 31 octobre 2014 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour faire connaître ses conclusions pendant 180 jours après le dépôt du rapport final.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 5 juin 2013 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénatrice Unger, appuyée par l'honorable sénateur Smith (*Saurel*), tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (administration, transports aérien et ferroviaire et arbitrage).

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Carignan propose, appuyé par l'honorable sénateur Plett, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Gary W. O'Brien

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, May 29, 2013
(53)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in camera at 6:45 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, Housakos, MacDonald and Verner, P.C. (8).

In attendance: Terrence Thomas, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, May 21, 2013, the committee began its examination of the challenges faced by the Canadian Broadcasting Corporation in the context of the complex and changing broadcasting and communications landscape.

Pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee considered a draft agenda.

Pursuant to subsection 12(1) of the *Conflict of Interest Code for Senators*, a declaration of private interests was made as follows:

— By written declaration, the Honourable Senator Merchant (study on the challenges faced by the Canadian Broadcasting Corporation).

At 7:07 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, June 5, 2013
(54)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, Housakos, MacDonald, Mercer, Merchant, Unger and Verner, P.C. (11).

In attendance: Alexandre Lavoie, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 29 mai 2013
(53)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 18 h 45, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, Housakos, MacDonald et Verner, C.P. (8).

Également présents : Terrence Thomas, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 21 mai 2013, le comité entreprend son étude sur les défis devant lesquels se trouve la Société Radio-Canada, dans le contexte d'une conjoncture complexe et changeante en matière de radiodiffusion et de communications.

Conformément à l'article 12-16(1)(d) du Règlement, le comité examine un projet d'ordre du jour.

Conformément au paragraphe 12(1) du *Code régissant les conflits d'intérêts des sénateurs*, une déclaration des intérêts personnels est faite comme suit :

— Par écrit, l'honorable sénatrice Merchant (étude sur les défis devant lesquels se trouve la Société Radio-Canada).

At 19 h 7, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 5 juin 2013
(54)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, Housakos, MacDonald, Mercer, Merchant, Unger et Verner, C.P. (11).

Également présents : Alexandre Lavoie, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, June 5, 2013, the committee began its consideration of Bill C-52, An Act to amend the Transportation Act (administration, air and railway transportation and arbitration).

APPEARING:

The Honourable Denis Lebel, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities.

WITNESSES:

Transport Canada:

Annette Gibbons, Director General, Surface Transportation Policy, Surface Freight Policy;

Carolyn Crook, Director, Rail Policy, Surface Freight Policy;

Alain Langlois, Senior Legal Counsel, Team Leader Modal Transportation Law, Legal Services.

The chair made an opening statement.

Minister Lebel made an opening statement and, together with Ms. Gibbons and Mr. Langlois, answered questions.

At 7:18 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, June 11, 2013
(55)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:31 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, P.C., Fortin-Duplessis, Greene, MacDonald, Mercer, Unger and Verner, P.C. (10).

In attendance: Alexandre Lavoie, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, June 5, 2013, the committee continued its consideration of Bill C-52, An Act to amend the Transportation Act (administration, air and railway transportation and arbitration).

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 5 juin 2013, le comité entreprend son étude du projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (administration, transports aérien et ferroviaire et arbitrage).

COMPARAÎT :

L'honorable Denis Lebel, C.P., député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS :

Transports Canada :

Annette Gibbons, directrice générale, Politique des transports terrestres, Politiques sur le transport terrestre des marchandises;

Carolyn Crook, directrice, Politiques ferroviaires, Politiques sur le transport terrestre des marchandises;

Alain Langlois, avocat-conseil principal, chef d'équipe droit du transport modal, Services juridiques.

Le président fait une déclaration liminaire.

Le ministre Lebel fait une déclaration, puis, avec Mme Gibbons et M. Langlois, répond aux questions.

À 19 h 18, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 11 juin 2013
(55)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 31, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, C.P., Fortin-Duplessis, Greene, MacDonald, Mercer, Unger et Verner, C.P. (10).

Également présents : Alexandre Lavoie, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 5 juin 2013, le comité poursuit son étude du projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (administration, transports aérien et ferroviaire et arbitrage).

*WITNESSES:**Forest Products Association of Canada:*

Catherine Cobden, Executive Vice-President.

Grain Growers of Canada:

Richard Phillips, Executive Director.

Canadian Fertilizer Institute:

Robert Godfrey, Director, Policy and Government Relations;

Ian MacKay, Legal Counsel.

Western Canadian Shippers' Coalition:

Ian May, Chair;

Allan Foran, Legal Counsel.

Pulse Canada:

Greg Cherewyk, Executive Director.

The chair made an opening statement.

Ms. Cobden, Mr. Godfrey and Mr. Phillips each made a statement and, together with Mr. MacKay, answered questions.

At 10:18 a.m., the committee suspended.

At 10:24 a.m., the committee resumed.

Mr. Cherewyk and Mr. May each made a statement and, together with Mr. Foran, answered questions.

At 11:10 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, June 12, 2013

(56)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:47 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, Housakos, MacDonald, Mercer, Unger and Verner, P.C. (10).

In attendance: Alexandre Lavoie, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, June 5, 2013, the committee continued its consideration of Bill C-52, An Act to amend the Transportation Act (administration, air and railway transportation and arbitration).

*TÉMOINS :**Association des produits forestiers du Canada :*

Catherine Cobden, vice-présidente exécutive.

Les producteurs de grains du Canada :

Richard Philipps, directeur exécutif.

Institut canadien des engrais :

Robert Godfrey, directeur, Politiques et relations gouvernementales;

Ian MacKay, conseiller juridique.

Western Canadian Shippers' Coalition :

Ian May, président;

Allan Foran, conseiller juridique.

Pulse Canada :

Greg Cherewyk, directeur exécutif.

Le président fait une déclaration liminaire.

Mme Cobden, M. Godfrey et M. Phillips font chacun une déclaration, puis, avec M. McKay, répondent aux questions.

À 10 h 18, la séance est suspendue.

À 10 h 24, la séance reprend.

M. Cherewyk et M. May font chacun une déclaration, puis, avec M. Foran, répondent aux questions.

À 11 h 10, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 12 juin 2013

(56)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 47, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, Housakos, MacDonald, Mercer, Unger et Verner, C.P. (10).

Également présents : Alexandre Lavoie, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 5 juin 2013, le comité poursuit son étude du projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (administration, transports aérien et ferroviaire et arbitrage).

*WITNESSES:**Coalition of Rail Shippers:*

Robert Ballantyne, Chairman of the Board; President, Canadian Industrial Transportation Association.

Railway Association of Canada:

Michael Bourque, President and Chief Executive Officer.

Canadian Pacific Railway:

Michael Murphy, Vice-President, Government Affairs.

Canadian National Railway Company:

Sean Finn, Executive Vice-President, Corporate Services and Chief Legal Officer.

The chair made an opening statement.

Mr. Ballantyne made a statement and answered questions.

At 7:14 p.m., the committee suspended.

At 7:18 p.m., the committee resumed.

Mr. Bourque, Mr. Finn and Mr. Murphy each made a statement and answered questions.

At 8:17 p.m., the committee suspended.

At 8:28 p.m., the committee resumed.

After debate, it was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-52, An Act to amend the Transportation Act (administration, air and railway transportation and arbitration), on division.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that clause 1, which contains the short title, stand postponed.

It was agreed that clause 2 carry.

It was agreed that clause 3 carry.

It was agreed that clause 4 carry.

It was agreed that clause 5 carry.

It was agreed that clause 6 carry.

It was agreed that clause 7 carry.

The chair asked whether clause 8 shall carry.

The Honourable Senator Mercer moved:

That Bill C-52 be amended in clause 8, on page 4, by adding after line 20 the following:

“(1.6) For the purposes of this Division and without restricting the generality of the term, “service obligations” includes obligations in respect of

(a) the timeliness and frequency of the receiving and the delivery of traffic by the railway company;

*TÉMOINS :**Coalition des expéditeurs par rail :*

Robert Ballantyne, président du conseil; président, Association canadienne de transport industriel.

Association des chemins de fer du Canada :

Michael Bourque, président et directeur général.

Chemin de fer Canadien Pacifique :

Michael Murphy, vice-président, Affaires gouvernementales.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada :

Sean Finn, vice-président exécutif, Services corporatifs et chef de la Direction des affaires juridiques.

Le président fait une déclaration liminaire.

M. Ballantyne fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 19 h 14, la séance est suspendue.

À 19 h 18, la séance reprend.

M. Bourque, M. Finn et M. Murphy font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

À 20 h 17, la séance est suspendue.

À 20 h 28, la séance reprend.

Après le débat, il est convenu de procéder à l'étude article par article du projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (administration, transports aérien et ferroviaire et arbitrage), avec dissidence.

Il est convenu de réserver le titre.

Il est convenu de réserver l'article 1, qui contient le titre abrégé.

Il est convenu d'adopter l'article 2.

Il est convenu d'adopter l'article 3.

Il est convenu d'adopter l'article 4.

Il est convenu d'adopter l'article 5.

Il est convenu d'adopter l'article 6.

Il est convenu d'adopter l'article 7.

Le président demande s'il est convenu d'adopter l'article 8.

L'honorable sénateur Mercer propose :

Que le projet de loi C-52 soit modifié à l'article 8, à la page 4, par adjonction, après la ligne 18, de ce qui suit :

« (1.6) Pour l'application de la présente division et sans restriction de la portée générale du terme, « obligations » s'entend notamment des obligations concernant :

a) le respect des délais ainsi que la fréquence pour ce qui est de la réception et de la livraison des marchandises par la compagnie de chemin de fer;

(b) dwell times, estimated times of arrival, transit times and cycle times regarding the carriage of traffic;

(c) the quantity, condition and types of rolling stock to be provided by the railway company;

(d) the furnishing of adequate and suitable accommodation for the carriage, unloading and delivering of the traffic;

(e) accommodation and facilities for the exchange of information regarding the billing, receiving, carriage and delivery of traffic; and

(f) car order fulfillment, car spotting performance and car placement at destination.

(1.7) For greater certainty, a railway company shall be considered to have fulfilled the service obligations referred to in paragraph (1.6)(d) if it has carried them out in a manner that meets the rail transportation needs of the shipper.”.

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was negatived on the following vote:

YEAS

The Honourable Senators

Dawson, Eggleton, Mercer — 3

NAYS

The Honourable Senators

Boisvenu, Doyle, Greene, Housakos, MacDonald, Unger, Verner — 7

It was agreed that clause 8 carry, on division.

It was agreed that clause 9 carry.

It was agreed that clause 10 carry.

The chair asked whether clause 11 shall carry.

The Honourable Senator Mercer moved:

That Bill C-52 be amended in clause 11, on page 5,

(a) by replacing line 9 with the following:

“(a) the terms that the railway”;

(b) by replacing lines 14 to 16 with the following:

“(b) the terms that the railway company must comply with if it fails to comply with a term described in”;

(c) by replacing lines 18 to 20 with the following:

“(c) any term that the shipper must comply with that is related to a term described in paragraph (a)”;

(d) by replacing line 28 with the following:

b) les temps de séjour, l'heure d'arrivée prévue, la durée du parcours et la durée du cycle pour ce qui est du transport des marchandises;

c) la quantité de matériel roulant à fournir par la compagnie de chemin de fer, son état et son type;

d) la fourniture d'installations convenables pour le transport, le déchargement et la livraison des marchandises;

e) les installations pour l'échange de renseignements concernant la facturation, la réception, le transport et la livraison des marchandises;

f) le traitement des commandes de wagons, la mise en place des wagons et le positionnement de ceux-ci au point de destination.

(1.7) Il est entendu que la compagnie de chemin de fer est réputée s'être acquittée des obligations visées à l'alinéa (1.6)d) si elle les a remplies d'une manière qui répond aux besoins de l'expéditeur en matière de transport ferroviaire. ».

Après débat, la motion d'amendement, mise aux voix, est rejetée. Le résultat du vote est le suivant :

POUR

Les honorables sénateurs

Dawson, Eggleton, Mercer — 3

CONTRE

Les honorables sénateurs

Boisvenu, Doyle, Greene, Housakos, MacDonald, Unger, Verner — 7

Il est convenu d'adopter l'article 8.

Il est convenu d'adopter l'article 9.

Il est convenu d'adopter l'article 10.

Le président demande s'il est convenu d'adopter l'article 11.

L'honorable sénateur Mercer propose :

Que le projet de loi C-52 soit modifié à l'article 11, à la page 5,

a) par substitution, à la ligne 10, de ce qui suit :

« a) les conditions auxquelles la »;

b) par substitution, aux lignes 17 à 20, de ce qui suit :

« b) les conditions auxquelles la compagnie de chemin de fer est assujettie en cas de non-respect d'une condition visée à l'alinéa a); »;

c) par substitution, aux lignes 21 à 23, de ce qui suit :

« c) les conditions auxquelles l'expéditeur est assujetti et qui sont liées aux conditions visées aux alinéas »;

d) par substitution, à la ligne 31, de ce qui suit :

“to a term described in paragraph”.

The question being put on the motion in amendment, it was negatived.

The committee resumed consideration of clause 11.

The Honourable Senator Mercer moved:

That Bill C-52 be amended in clause 11, on page 5, by replacing line 17 with the following:

“paragraph (a), including terms governing the determination of whether or not a service failure has occurred and the manner in which damages are to be assessed and paid to the shipper for losses resulting from any such failure;”.

The question being put on the motion in amendment, it was negatived.

The committee resumed consideration of clause 11.

The Honourable Senator Mercer moved:

That Bill C-52 be amended in clause 11, on page 6, by replacing line 28 with the following:

“company with respect to a term”.

The question being put on the motion in amendment, it was negatived.

The committee resumed consideration of clause 11.

The Honourable Senator Mercer moved:

That Bill C-52 be amended in clause 11, on page 6, by adding after line 41 the following:

“**169.321** If a railway company intends to present evidence to the arbitrator in respect of any of the matters described in paragraph 169.37(d), (e) or (f), it must

(a) no later than five days before the day on which it submits a proposal under subsection 169.34(1), notify the shipper and the arbitrator in writing of this intention; and

(b) no later than the day on which it submits the proposal, inform the shipper and the arbitrator in writing of the evidence that it intends to present.”.

The question being put on the motion in amendment, it was negatived.

The committee resumed consideration of clause 11.

The Honourable Senator Mercer moved:

That Bill C-52 be amended in clause 11, on page 7, by replacing line 24 with the following:

“(a) any term described in para-”.

The question being put on the motion in amendment, it was negatived.

The committee resumed consideration of clause 11.

« fer relativement aux conditions ».

La motion d’amendement, mise aux voix, est rejetée.

Le comité reprend l’étude de l’article 11.

L’honorable sénateur Mercer propose :

Que le projet de loi C-52 soit modifié à l’article 11, à la page 5, par substitution, à la ligne 20, de ce qui suit :

« condition visée à l’alinéa a), y compris les conditions régissant la décision de conclure au non-respect ainsi que le calcul et le paiement des dommages-intérêts à verser à l’expéditeur; ».

La motion d’amendement, mise aux voix, est rejetée.

Le comité reprend l’étude de l’article 11.

L’honorable sénateur Mercer propose :

Que le projet de loi C-52 soit modifié à l’article 11, à la page 6, par substitution, à la ligne 27, de ce qui suit :

« conditions visées à l’alinéa ».

La motion d’amendement, mise aux voix, est rejetée.

Le comité reprend l’étude de l’article 11.

L’honorable sénateur Mercer propose :

Que le projet de loi C-52 soit modifié à l’article 11, à la page 6, par adjonction, après la ligne 39, de ce qui suit :

« **169.321** La compagnie de chemin de fer qui entend fournir des éléments de preuve à l’arbitre relativement à l’un des sujets visés aux alinéas 169.37d), e) ou f) doit :

a) signifier son intention par écrit à l’expéditeur et à l’arbitre au plus tard cinq jours avant la date prévue pour la présentation de sa proposition au titre du paragraphe 169.34(1);

b) informer par écrit, au plus tard le jour de la présentation de sa proposition, l’expéditeur et l’arbitre des éléments de preuve qu’elle entend fournir. ».

La motion d’amendement, mise aux voix, est rejetée.

Le comité reprend l’étude de l’article 11.

L’honorable sénateur Mercer propose :

Que le projet de loi C-52 soit modifié à l’article 11, à la page 7, par substitution, à la ligne 26, de ce qui suit :

« a) les conditions visées aux ».

La motion d’amendement, mise aux voix, est rejetée.

Le comité reprend l’étude de l’article 11.

The Honourable Senator Mercer moved:

That Bill C-52 be amended in clause 11, on page 8, by replacing line 38 with the following:

“lish any term described in paragraph”.

The question being put on the motion in amendment, it was negatived.

The committee resumed consideration of clause 11.

The Honourable Senator Mercer moved:

That Bill C-52 be amended in clause 11,

(a) on page 8, by replacing line 45 with the following:

“resolve the matters submitted by the shipper to the Agency”; and

(b) on page 9, by replacing line 1 with the following:

“for arbitration. In making his or her”.

The question being put on the motion in amendment, it was negatived.

The committee resumed consideration of clause 11.

The Honourable Senator Mercer moved:

That Bill C-52 be amended in clause 11, on page 9,

(a) by deleting lines 11 to 19; and

(b) by relettering paragraphs 169.37(g) and (h) as paragraphs 169.37(d) and (e) and any cross-references thereto accordingly.

The question being put on the motion in amendment, it was negatived.

The committee resumed consideration of clause 11.

The Honourable Senator Mercer moved:

That Bill C-52 be amended in clause 11, on page 9, by adding after line 26 the following:

“**169.371** If the arbitrator’s decision establishes a term with respect to the application of a charge described in paragraph 169.31(1)(e), the Agency may, on application by the shipper, reduce the amount of the charge if the Agency determines that it is unreasonable.”.

The question being put on the motion in amendment, it was negatived.

It was agreed that clause 11 carry.

It was agreed that clause 12 carry.

It was agreed that clause 13 carry.

It was agreed that clause 14 carry.

It was agreed that clause 1, which contains the short title, carry.

It was agreed that the title carry.

L’honorable sénateur Mercer propose :

Que le projet de loi C-52 soit modifié à l’article 11, à la page 8, par substitution, à la ligne 37, de ce qui suit :

« conditions visées aux alinéas ».

La motion d’amendement, mise aux voix, est rejetée.

Le comité reprend l’étude de l’article 11.

L’honorable sénateur Mercer propose :

Que le projet de loi C-52 soit modifié à l’article 11, à la page 9, par substitution, aux lignes 1 et 2, de ce qui suit :

« nécessaire pour régler les questions que l’expéditeur soumet à l’Office pour arbitrage. Pour prendre sa décision, l’arbitre tient ».

La motion d’amendement, mise aux voix, est rejetée.

Le comité reprend l’étude de l’article 11.

L’honorable sénateur Mercer propose :

Que le projet de loi C-52 soit modifié à l’article 11, à la page 9,

a) par suppression des lignes 10 à 20;

b) par le changement de la désignation alphabétique des alinéas 169.37(g) et (h) à celle des alinéas 169.37(d) et (e) et par le changement de tous les renvois qui en découlent.

La motion d’amendement, mise aux voix, est rejetée.

Le comité reprend l’étude de l’article 11.

L’honorable sénateur Mercer propose :

Que le projet de loi C-52 soit modifié à l’article 11, à la page 9, par adjonction, après la ligne 26, de ce qui suit :

« **169.371** Dans le cas où, dans sa décision, l’arbitre établit les modalités concernant l’imposition des frais visés à l’alinéa 169.31(1)(e), l’Office peut, sur demande de l’expéditeur, diminuer le montant de ces frais s’il juge celui-ci déraisonnable. »

La motion d’amendement, mise aux voix, est rejetée.

Il est convenu d’adopter l’article 11.

Il est convenu d’adopter l’article 12.

Il est convenu d’adopter l’article 13.

Il est convenu d’adopter l’article 14.

Il est convenu d’adopter l’article 1, qui contient le titre abrégé.

Il est convenu d’adopter le titre.

It was agreed that the bill carry, on division.

It was agreed that the chair report the bill to the Senate, on division.

At 8:51 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Il est convenu d'adopter le projet de loi, avec dissidence.

Il est convenu de faire rapport du projet de loi au Sénat, avec dissidence.

À 20 h 51, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Keli Hogan

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, June 13, 2013

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to table its

ELEVENTH REPORT

Your committee, to which was referred Bill C-52, An Act to amend the Canada Transportation Act (administration, air and railway transportation and arbitration), has, in obedience to the order of reference of June 5, 2013, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

Le président,

DENNIS DAWSON

Chair

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 13 juin 2013

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de déposer son

ONZIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été renvoyé le projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (administration, transports aérien et ferroviaire et arbitrage), a, conformément à l'ordre de renvoi du 5 juin 2013, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, June 5, 2013

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-52, An Act to amend the Canada Transportation Act (administration, air and railway transportation, and arbitration), met this day at 6:45 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Honourable senators, I welcome you to this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications. This evening we will begin our study of Bill C-52, An Act to amend the Canada Transportation Act (administration, air and railway transportation and arbitration).

[*Translation*]

This evening, we have the pleasure of welcoming the Honourable Denis Lebel, Minister of Transport, Infrastructure and Communities. He is accompanied by Ms. Annette Gibbons, Director General, Surface Transportation Policy, Surface Freight Policy; Ms. Carolyn Crook, Director, Rail Policy, Surface Freight Policy; and Mr. Alain Langlois, Senior Legal Counsel, Team Leader Modal Transportation Law, who is a regular at our committees.

Minister, I believe that you would like to make a presentation, which will be followed by questions. I must tell you that we really appreciate your being here. I can tell you that this cooperation is a result of, among other things, the fact that Senator Mercer, at the request of both the steering committee and myself, wanted to make his speech today, so that we could hear from you. This is a very welcoming committee for ministers of transport, contrary to the myth that may be spread by others. We are pleased to turn the floor over to you.

Hon. Denis Lebel, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities: Thank you very much, senator. I do not know where this myth comes from; but I am in fact pleased to be here today. As you mentioned, I am accompanied by Ms. Annette Gibbons, Ms. Carolyn Crook and Mr. Alain Langlois, who make a wonderful team working on this file.

[*English*]

I am proud to be here with you tonight. Thank you for having me here this evening to speak about Bill C-52, the Fair Rail Freight Service Bill. It is an important issue for us and for business across the country. Bill C-52 is a very important milestone for our rail industry.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 5 juin 2013

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, (administration, transports aérien et ferroviaire et arbitrage) se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, pour en faire l'examen.

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Mesdames et messieurs les sénateurs, bienvenue à cette réunion du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Ce soir nous entamons notre étude du projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (administration, transports aérien et ferroviaire et arbitrage).

[*Français*]

Nous avons le plaisir de recevoir ce soir l'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Il est accompagné de Mme Annette Gibbons, directrice générale, politiques sur le transport terrestre; de Mme Carolyn Crook, directrice, politiques ferroviaires; et de M. Alain Langlois, avocat-conseil, chef d'équipe, droit du transport modal, qui est un habitué de nos comités.

Monsieur le ministre, je crois comprendre que vous souhaitez faire un exposé, après quoi nous poserons des questions. Je dois vous dire que nous apprécions beaucoup votre présence. Je peux vous dire que la collaboration vient entre autres du fait que le sénateur Mercer, à ma demande et à celle du comité directeur, a bien voulu faire son discours aujourd'hui pour que nous puissions vous recevoir. Ce comité est très accueillant pour les ministres des transports, contrairement au mythe qui peut être propagé par d'autres. Il nous fait plaisir de vous donner la parole.

L'honorable Denis Lebel, C.P., député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités : Merci beaucoup, sénateur. Je ne sais pas d'où vient le mythe; pour ma part c'est un plaisir d'être ici. Ceci dit, comme vous l'avez mentionné, je suis accompagné de Mme Annette Gibbons, de Mme Carolyn Crook et de M. Alain Langlois, qui forment une équipe extraordinaire autour de ce dossier.

[*Traduction*]

Je suis fier d'être ici avec vous ce soir. Merci de m'avoir invité pour parler du projet de loi C-52, Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises. Il s'agit d'un enjeu important pour nous et pour le monde des affaires partout au pays. Le projet de loi C-52 est un jalon important pour notre industrie ferroviaire.

[Translation]

Bill C-52 will enable us to amend the Canada Transportation Act to give shippers the right to enter into service agreements with rail companies and to provide a new process in order to establish a service agreement, when it is not possible to negotiate one commercially.

[English]

The bill fulfills a key commitment our government made in 2011 when we responded to the *Rail Freight Service Review*, which was an independent, comprehensive, two-year assessment of rail freight service in Canada, initiated by Minister Cannon in 2008. I am the fourth Minister of Transport since then.

Bill C-52 supports approved rail freight service by helping shippers to obtain service-level agreements that clearly establish the service they are entitled to receive from the railway.

[Translation]

The bill includes two main parts pertaining to rail freight service. It provides shippers with the right to enter into a service agreement. The bill requires railways to provide service agreements to requesting shippers within 30 days of the request. Once the railway has made an offer, the shipper and the railway will then have an opportunity to enter into a commercially negotiated agreement.

[English]

If the shipper and the railway cannot on their own reach an agreement that is the best outcome for everyone, Bill C-52 gives shippers access to an interest-based arbitration process to establish the terms of service.

The arbitration will be conducted by the Canadian Transportation Agency, which is already responsible under the Canada Transportation Act for resolving other shipper-railway disputes. The agency is widely recognized as having the level of expertise in freight rail matters necessary to arbitrate these kinds of complex service-level agreements.

[Translation]

To begin the service arbitration process, the shipper must provide the railway company with 15 days' notice before submitting a request for arbitration to the Canadian Transportation Agency.

[Français]

Le projet de loi C-52 permettrait d'apporter des modifications à la Loi sur les transports au Canada pour donner aux expéditeurs le droit de conclure une entente de service avec les compagnies de chemin de fer, et pour offrir un nouveau processus afin d'établir une entente de service, lorsqu'ils ne peuvent en négocier une sur le plan commercial.

[Traduction]

Le projet de loi vient réaliser un engagement clé de notre gouvernement en 2011 lorsque nous avons répondu à l'examen des services de transport ferroviaire des marchandises, un examen indépendant et exhaustif de deux ans concernant les services ferroviaires des marchandises au Canada initié par le ministre Cannon en 2008. Je suis le quatrième ministre des Transports depuis cette époque.

Le projet de loi C-52 appuie les services de transport ferroviaire des marchandises en aidant les expéditeurs à obtenir de accords de service qui établissent clairement les services auxquels ils ont droit de la part des compagnies de chemin de fer.

[Français]

Le projet de loi comprend deux parties principales qui concernent le service de transport ferroviaire des marchandises. Il accorderait à un expéditeur le droit de conclure une entente de services. Le projet de loi permet d'exiger à une compagnie de chemin de fer d'offrir une entente de services à un expéditeur qui en fait la demande, et ce dans les 30 jours suivant la demande. À la suite de l'offre faite par la compagnie de chemin de fer, l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer auraient la possibilité de conclure une entente au moyen de négociations commerciales.

[Traduction]

Si l'expéditeur et les compagnies de chemin de fer n'arrivent pas à conclure un accord qui donne les meilleurs résultats possibles pour tout le monde, la Loi C-52 donne aux expéditeurs la possibilité de recourir à un processus d'arbitrage fondé sur les intérêts afin d'établir les modalités de service.

L'arbitrage sera réalisé par l'Office des transports du Canada, qui a déjà un mandat pour résoudre les différends qui surviennent entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi sur les transports au Canada. L'office est reconnu comme ayant le niveau d'expertise en transport ferroviaire de marchandises nécessaire pour arbitrer ce genre d'entente complexe sur les niveaux de service.

[Français]

Pour lancer le processus d'arbitrage sur le service, l'expéditeur doit donner un préavis de 15 jours à la compagnie de chemin de fer avant de soumettre la demande d'arbitrage à l'Office des transports du Canada.

This 15-day period strengthens the commercial negotiations because it enables both parties to reach a compromise before the arbitration process gets under way.

[English]

The service arbitration process would be available to any shipper who demonstrates to the agency that an effort had been made to resolve the matter commercially.

[Translation]

This will be a quick process, occurring within 45 days, which can be extended by an additional 20 days if necessary. The arbitration decision will be deemed to be a confidential contract; it will be valid for one or more years if both parties are in agreement, and it will be binding and without appeal.

The arbitration process will clearly establish the service to be provided to the shipper but it will not set the rail transportation tariffs.

The provision will provide the arbitrator with broadened powers in order to impose certain aspects of the service.

[English]

There are operational terms that railway and shippers must follow for the movement of traffic. This will include communication protocols, such as internal escalation procedures as well as performance standards on metrics; operational plans to address potential service failures, including recovery plans, which could also address how to recover from a *force majeure*; and the provision of incidental services by the railway and whether the railway can charge for the operational terms and incidental services that the railway is required to provide.

[Translation]

To ensure that the binding service contracts are commercially fair and reasonable for both parties, as is required for most appeals, and that they reflect the features of each case, the new provision will provide some guidance to the arbitrator so that the following aspects are taken into account: The freight transported by the shipper and the latter's transportation requirements; the general obligations of the railway company as the public carrier responsible for providing services to all users on the network; operational constraints for both parties; any other factor deemed appropriate by the arbitrator.

The provision also establishes a new enforcement mechanism, meaning that administrative monetary penalties may be imposed on the railway companies for failure to provide the service. The current section of the act which pertains to administrative monetary penalties will be amended to enable the imposition of

Cette période de 15 jours vient renforcer les négociations commerciales, car elle permet aux deux parties de parvenir à un compromis avant le début du processus d'arbitrage.

[Traduction]

Le processus d'arbitrage serait disponible pour tout expéditeur qui prouve à l'office qu'il a tenté de régler le différend au moyen de négociations commerciales.

[Français]

Ce processus serait rapide, un délai de 45 jours, qui pourrait être prolongé de 20 jours supplémentaires au besoin. La décision arbitrale serait considérée comme un contrat confidentiel; elle serait valide pour un an ou plus si les deux parties acceptent, et elle serait exécutoire et sans appel.

Le processus d'arbitrage établirait clairement le service que doit recevoir un expéditeur, mais il ne déterminerait pas les tarifs de transport ferroviaire.

La disposition donnerait à l'arbitre des pouvoirs élargis en vue d'imposer des éléments de services, notamment les suivants.

[Traduction]

Les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs doivent respecter des conditions d'exploitation relatives au mouvement du trafic. Cela inclut notamment les protocoles de communication, comme les procédures et paliers d'intervention ainsi que les normes de rendement et de mesure; les plans d'exploitation pour régler les pannes de service éventuelles, notamment les plans de rétablissement qui pourraient aussi aborder le rétablissement suite à une force majeure; et l'offre de services ponctuels par les compagnies de chemin de fer ainsi que la question visant à savoir si la compagnie de chemin de fer peut exiger des frais pour les conditions d'exploitation et autres services que doit fournir la compagnie de chemin de fer.

[Français]

Pour veiller à ce que les contrats de services imposés soient commercialement équitables et raisonnables pour les deux parties, tel qu'il est requis pour la plupart des recours dans la loi, et à ce qu'ils reflètent les particularités de chaque cas, la nouvelle disposition offrirait à l'arbitre une orientation afin de tenir compte des éléments suivants : les marchandises transportées par l'expéditeur et les exigences de transport de ce dernier; les obligations générales de la compagnie de chemin de fer à titre de transporteur public chargé de fournir des services à tous les utilisateurs sur le réseau; les contraintes opérationnelles pour les deux parties; tout autre facteur jugé approprié par l'arbitre.

La disposition établit également un nouveau mécanisme d'application de la loi, c'est-à-dire des sanctions administratives pécuniaires afin de tenir les compagnies de chemin de fer responsables d'offrir le service imposé. L'article actuel de la Loi concernant les sanctions administratives pécuniaires serait

a fine of up to \$100,000 per offence on the railway company if the agency confirms that there was a failure to comply with the obligations of the imposed service contract.

Although the administrative monetary penalties will be paid to the Crown, given that this is an enforcement tool similar to other fines imposed by the government, this amendment will provide shippers with a mechanism for imposing financial penalties on those railway companies that fail to provide service.

[English]

Shippers will retain the right to ask the agency to enforce commercial service agreements or an imposed service contract through the existing level of service provision of the act. As well, shippers will continue to have the right to seek damages for service failures in the courts as these agreements and contracts are legally binding on both parties.

[Translation]

To conclude, Bill C-52 will give shippers an additional tool to use in their dealings with railway companies. It completes the current provisions applicable to shippers set out in the Canadian Transportation Act, but it does not replace them. Shippers will still be able to choose the provision or set of provisions enabling them to pursue their activities in the best way possible.

It is expected that the establishment of service terms and conditions, done commercially or through service arbitration, will make a positive contribution to the relations between shippers and railway companies by providing clarity and the necessary predictability for rail freight service. As a result, this bill will help strengthen Canada's economy.

[English]

From the beginning, my goal as Minister of Transport has been to table a bill addressing rail freight service that strikes the right balance to the entire Canadian economy. Bill C-52 delivers significantly for our shippers. It will give them the additional clarity, predictability and reliability that they need while ensuring the railways can manage an efficient and effective network that benefits everyone.

Thank you for your time in this evening. My team and I are ready to answer your questions.

The Chair: Thank you, minister.

Senator Mercer: Thank you, minister, for being here. We appreciate it. You are always cooperative when we have anything to do with the department, and we do appreciate that.

modifié pour permettre l'imposition d'une amende pouvant atteindre 100 000 \$ par infraction à une compagnie de chemin de fer, si l'office confirme qu'il y a eu manquement à une obligation en vertu du contrat de services imposé.

Même si les sanctions administratives pécuniaires sont versées à la Couronne, étant donné qu'il s'agit d'un outil d'application de la loi semblable à d'autres amendes imposées par le gouvernement, cette modification donnerait aux expéditeurs un mécanisme permettant d'imposer des sanctions financières aux compagnies de chemin de fer en cas de manquement aux services.

[Traduction]

Les expéditeurs conserveront le droit de demander à l'office d'appliquer des ententes de service commercial ou un contrat de service imposé par la disposition de la loi relative au niveau de service. En outre, les expéditeurs continueront à avoir le droit de réclamer des dommages-intérêts devant les tribunaux en cas de manquement au service car ces ententes et ces contrats sont juridiquement contraignants pour les deux parties.

[Français]

Pour terminer, le projet de loi C-52 donnerait aux expéditeurs un outil additionnel à utiliser dans le cadre de leur travail avec les compagnies de chemin de fer. Il vient compléter les dispositions actuelles s'appliquant aux expéditeurs dans la Loi sur les transports au Canada, mais il ne les remplace pas. Les expéditeurs continueront d'avoir la capacité de choisir la disposition ou l'ensemble des dispositions leur permettant d'accomplir leurs activités de la meilleure façon possible.

On s'attend à ce que l'établissement des conditions de service, de façon commerciale ou au moyen d'un arbitrage lié aux services, contribue positivement à la relation entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer, en procurant la clarté et la prévisibilité nécessaires en matière de services de transport ferroviaire des marchandises. Par conséquent ce projet de loi aidera à renforcer l'économie du Canada.

[Traduction]

Dès le début, mon rôle en tant que ministre des Transports a été de déposer un projet de loi portant sur les services de transport ferroviaire des marchandises qui établit le bon équilibre pour tous les intervenants de l'économie canadienne. Le projet de loi C-52 produira des résultats très avantageux pour nos expéditeurs. Il leur donnera plus de clarté, de prévisibilité et de fiabilité tout en s'assurant que les compagnies de chemins de fer peuvent gérer un réseau efficace et efficient qui profitera à tout le monde.

Merci d'avoir pris le temps de m'écouter ce soir. Mon équipe et moi sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président : Merci, monsieur le ministre.

Le sénateur Mercer : Merci de votre présence, monsieur le ministre. Nous en sommes reconnaissants. Vous collaborez toujours lorsque nous devons communiquer avec le ministère et nous vous en remercions.

I have four quick questions. With respect to the arbitration process, it says that it could be up to 45 days, and that seems kind of a long period of time to me when we are in arbitration and there is a dispute, especially when we are talking about the movement of, say, agricultural products. Do you think this is too long? Was that part thought out specifically thinking about agricultural products?

Mr. Lebel: We considered that as a short time. Depending on the kind of situation across the country in other departments, we think that 40 days is a very short period, and the stakeholders we discussed this with were very happy with this 45 days.

Senator Mercer: Tell me about the cost related to arbitration. It could take a long time to get this done and have it resolved, and there are penalties involved if the railroad is found to have been wrong, not necessarily but there could be. Who will pay for this?

Mr. Lebel: I will ask Ms. Gibbons to give an explanation of the question of the arbitration.

Annette Gibbons, Director General, Surface Transportation Policy, Surface Freight Policy, Transport Canada: In the early years, the agency will be doing the arbitrations itself, have them done by agency members, and the agency has indicated it will not be charging in those instances. However, the agency expects to move to using external arbitrators and, in that scenario, the cost will be borne by the shipper and the railway equally.

In terms of what it costs to do, there is definitely cost in terms of the private arbitrator's time over those 45 days. There may also be costs if the shipper is engaging the support of advisers, legal counsel, for example, but that really is at the discretion of the shipper. At the end of the day, in a 45-day period, the use of the arbitrator is expected to be a relatively reasonable cost for the shipper to bear, and then they will be able to control the extent to which they want to use their own expertise to build their case going into the arbitration or whether they wish to engage the services of other experts as well.

Senator Mercer: The agreements will be confidential and cannot be appealed, and thus have the value of a contract. As I mentioned in the chamber today when I spoke, I do not think it would be too long before one person finds out what the other person's agreement is. I can see disputes arising not between a railroad and the supplier but with one supplier saying another got a better deal than he did and wanting the same deal. How do we solve those problems?

Alain Langlois, Senior Legal Counsel, Team Leader Modal Transportation Law, Legal Services, Transport Canada: There is a process currently in the legislation that has been there since 1987. It is final offer arbitration. The outcome of final offer arbitration is deemed under the legislation to be confidential. I have worked in the rail environment for the last 15 years, and I have been

J'ai quatre questions rapides sur le processus d'arbitrage. On dit qu'il pourrait durer jusqu'à 45 jours. Il me semble que c'est une période plutôt longue lorsqu'il y a arbitrage dans le cas d'un différend, particulièrement lorsqu'il s'agit du mouvement, par exemple, de produits agricoles. Pensez-vous que ce soit trop long? S'est-on penché précisément sur la question des produits agricoles?

M. Lebel : Nous croyons qu'il s'agit en fait d'un court délai selon les situations qui surviennent à l'échelle du pays et dans d'autres ministères, nous croyons que 40 jours est une très courte période et les intervenants avec qui nous en avons discuté étaient tout à fait satisfaits des 45 jours proposés.

Le sénateur Mercer : Parlez-moi du coût lié à l'arbitrage. Le processus de résolution pourrait être long et il y a des sanctions si la compagnie de chemin de fer est dans l'erreur, pas forcément mais c'est une possibilité? Qui défraiera les coûts?

M. Lebel : Je vais demander à Mme Gibbons de vous donner une explication pour ce qui est de l'arbitrage.

Annette Gibbons, directrice générale, Politique des transports terrestres, Politique sur le transport terrestre des marchandises, Transports Canada : Au cours des premières années, l'office fera les arbitrages lui-même, des membres de l'office s'en chargeront. Dans un tel cas, l'office n'exigera aucuns frais. Cependant, l'office s'attend à avoir recours éventuellement à des arbitres externes. Dans un tel scénario, le coût sera assumé à parts égales par l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer.

Quant à ce qu'il va en coûter, il y a certainement un coût pour ce qui est de l'emploi du temps de l'arbitre privé pendant ces 45 jours. Il pourrait aussi y avoir des coûts si l'expéditeur embauche des conseillers, des avocats, mais cela est à la discrétion de l'expéditeur. Finalement, pendant la période de 45 jours, le recours à l'arbitre est un coût assez raisonnable à assumer pour l'expéditeur, puis ils pourront déterminer jusqu'à quel point ils voudront recourir à leur propre expertise pour étoffer leur dossier. Ils pourront aussi décider de retenir les services d'autres experts.

Le sénateur Mercer : Les accords seront confidentiels et ne pourront pas faire l'objet d'un appel. Ils auront donc la même valeur qu'un contrat. Comme je l'ai dit aujourd'hui à la Chambre lorsque j'ai pris la parole, je crois qu'on mettrait assez peu de temps pour qu'une personne découvre le contenu de l'accord visant une autre personne. Je peux entrevoir des différends non liés à l'accord entre une compagnie de chemin de fer et un expéditeur mais plutôt entre un expéditeur et un autre expéditeur lorsque le premier prétend avoir de moins bonnes conditions que le deuxième et qu'il exige ces mêmes conditions. Comment résoudre ce genre de problèmes?

Alain Langlois, avocat-conseil principal, chef d'équipe droit du transport modal, Services juridiques, Transports Canada : Depuis 1987, la loi prévoit un processus. Il s'agit de l'arbitrage de l'offre finale. Le résultat de cet arbitrage est réputé confidentiel en vertu de la loi. Il y a 15 ans que je travaille dans l'environnement ferroviaire et je suis tout à fait au courant que ces arbitrages ont

intimately aware of these arbitrations going on. I have never seen the outcome of an arbitration process between a shipper and a railway. I think the system as it works now guarantees it, or there is an experience in the system that the outcome of an arbitration process will remain confidential.

Senator Mercer: Let us hope it continues.

Finally, from the railroad's perspective, what happens when a supplier fails to abide by their end of the agreement? I gave the example today that a shipper promises to fill 20 cars to be shipped on a Tuesday, for example. What happens when they only have eight cars full on Monday night and the train that is going to roll by that is supposed to pick up the 20 cars does roll by but there are only eight cars as opposed to the 20 that were contracted for? What recourse does the railroad have to deal with these situations?

Mr. Langlois: From a railway perspective, it is business as usual for now, under the system that exists today. There are railway tariffs applicable to the conduct of shippers and what they have to do. If they fail to meet terms and conditions of tariff in using railway assets, there is an applicable charge on the railway tariff. To the extent that the railway wants to seek legal recourse in court, that is also available to the railway company.

Senator Mercer: The railroad has to go to court and spend their money, but the other way around with the agreements it seems it is weighted on the side of the supplier.

Mr. Langlois: If we look at the service agreement, as the minister mentioned in his remarks, the outcome of a service agreement is deemed to be a contract. If there is non-compliance with the contract, the shipper also has to go to court.

Senator Mercer: For railroads, there is a potential fine of \$100,000.

Mr. Langlois: Correct.

Senator Mercer: There is no potential fine for suppliers who do not honour their side of the commitment.

Mr. Langlois: Correct.

Senator Mercer: I do not see that.

Mr. Lebel: They have that in their own contract.

Senator Mercer: Finally, minister, and I say this about almost all legislation, I would have hoped there would have been a mandatory review in here. I know there will be a review of the Transportation Act in 2015 but, when we are doing something new, it would be nice to be able to ask in three years or so if this worked and, if it did not work, how do we fix it. It seems to me it

lieu. Cependant, je n'ai jamais vu le résultat d'un processus d'arbitrage entre un expéditeur et une compagnie de chemin de fer. Je crois que le système actuel garantit la confidentialité ou encore qu'en raison des leçons tirées par le système le résultat d'un processus d'arbitrage demeure confidentiel.

Le sénateur Mercer : Espérons que cela continue.

Enfin, que fait la compagnie de chemin de fer lorsqu'un expéditeur ne respecte pas les obligations que l'entente lui impose? J'ai donné aujourd'hui l'exemple d'un expéditeur qui promet de remplir 20 wagons devant partir mardi, par exemple. Que se passerait-il si seulement huit wagons étaient remplis le lundi soir et que le train qui vient chercher supposément 20 wagons arrive mais qu'il n'y en a que huit remplies au lieu des 20 prévues dans le contrat? Quel recours est à la disposition de la compagnie de chemin de fer dans une telle situation?

M. Langlois : La compagnie de chemin de fer continue de fonctionner comme à l'habitude en vertu du système actuel. Des tarifs ferroviaires sont appliqués en fonction de la conduite des expéditeurs et de ce qu'ils sont censés faire. S'ils ne respectent pas les modalités du tarif lors de leur utilisation des ressources de la compagnie de chemin de fer, des frais seront ajoutés aux tarifs ferroviaires. La compagnie de chemin de fer peut également, si elle le souhaite, entamer des poursuites.

Le sénateur Mercer : La compagnie de chemin de fer doit se présenter devant un tribunal et dépenser de l'argent, mais il semble que lorsque la situation est inversée et qu'il s'agit d'ententes, la situation est plus favorable pour l'expéditeur.

M. Langlois : Lorsqu'il s'agit d'une entente de service, comme l'a dit le ministre dans sa déclaration préliminaire, le résultat d'une entente de service est réputé être un contrat. Si on ne respecte pas le contrat, l'expéditeur aussi doit avoir recours aux tribunaux.

Le sénateur Mercer : Pour les compagnies de chemin de fer, il y a une amende potentielle de 100 000 \$.

M. Langlois : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Il n'y a aucune amende potentielle pour l'expéditeur qui ne respecte pas les obligations que l'entente lui impose.

M. Langlois : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Je ne comprends pas.

M. Lebel : Il y a des dispositions à cet effet dans leur propre contrat.

Le sénateur Mercer : Pour conclure, monsieur le ministre, je dis ce qui suit au sujet de presque toutes les lois. J'aurais espéré y voir un examen obligatoire. Je sais qu'il y aura un examen de la Loi sur les transports au Canada en 2015. Cependant, nous avons ici quelque chose de nouveau et il aurait été souhaitable de pouvoir examiner la question dans environ trois ans pour voir si tout

is only logical that when we embark on something new like this, we should be asking ourselves when we will check our work to see if we have helped any.

Mr. Lebel: We wanted one winner at the end of this process, the Canadian economy. That is what we tried to reach and I am pretty happy because all the stakeholders we met are proud of what we have done. They did not get 100 per cent of what they wanted at the beginning, but I am sure it will work and our goal is to continue to improve the Canadian economy. If that does not work, we will surely look at that.

The Chair: I can assure you we will hear about it because we have a few panels of witnesses that have already requested to be here on Tuesday and Wednesday, so we will have the occasion of talking to stakeholders.

[Translation]

Senator Boisvenu: Good evening, minister. I would also like to welcome the members of your team. I have two questions, including a comment, and you can tell me whether my comment is accurate or not. This bill is somewhat like what we experienced now nearly 20 years ago, when we enabled telecommunications companies to use Bell infrastructure, among other things. They were just about the only ones in the market at that time and we opened up the market to other companies, which had a significant economic impact. Can these two things be compared to each other or is my comparison a bit shaky?

Mr. Lebel: You always make pertinent comments, but the example is perhaps a little bit different.

Senator Boisvenu: I say this for the ordinary citizens listening to us this evening.

Mr. Lebel: Yes, I can see that. This is an activity sector where competition is in fact limited. There are two main railway companies in the country that we are all very familiar with: CN and Canadian Pacific. Shippers talked to us about an option that would enable them to enter into a commercial agreement with the railway companies, because they are often facing a monopoly and we had to find a way to enable them to enter into commercial agreements that would be good for everyone. That is why we introduced this bill which we have been working on since 2008. A panel of experts travelled across the country to hear from shippers and railway companies. We appointed a facilitator, Mr. Jim Dinning, whom I would like to thank for his wonderful work.

It is true that, with respect to Bell, we could not use the equipment very much at that time, but in the rail sector, there has always been somewhat of a monopoly of big corporations. Nevertheless, with this obligation to respond to a request from a shipper to enter into a service contract, these people will be able to obtain better service.

fonctionne et, dans le cas contraire, comment apporter des solutions. Il me semble tout à fait logique, lorsque nous abordons un nouveau projet de loi tel que celui-ci, de vérifier à une date ultérieure si nous avons bien fait notre travail.

M. Lebel : Nous voulions avoir un gagnant au bout de ce processus : l'économie canadienne. C'est l'objectif que nous avons visé et je suis plutôt satisfait car tous les intervenants que nous avons consultés sont fiers de notre travail. Ils n'ont pas obtenu absolument tout ce qu'ils souhaitaient dès le départ mais je suis certain que la loi fonctionnera et notre objectif est de continuer d'améliorer l'économie canadienne. Si le projet de loi ne donne pas les résultats escomptés, alors nous nous pencherions certainement sur la question.

Le président : Je vous assure que nous aurons l'occasion d'entendre parler car nous avons quelques témoins qui se présenteront mardi et mercredi. Nous aurons donc l'occasion de discuter avec les intervenants.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Bonsoir, monsieur le ministre. Je salue également vos collaborateurs. J'ai deux questions, dont un commentaire; et vous me direz si mon commentaire est juste. Ce projet de loi est un peu comme ce qu'on a vécu il y a presque maintenant 20 ans, alors qu'on a permis aux compagnies de télécommunications d'utiliser des infrastructures de Bell, entre autres. Ils étaient presque à cette époque seuls dans le marché et on a ouvert le marché à d'autres compagnies et cela a eu un impact économique important. Est-ce qu'on peut comparer les deux ou ma comparaison est-elle un peu boiteuse?

M. Lebel : Vos commentaires sont toujours judicieux, mais l'exemple est peut-être un petit peu différent.

Le sénateur Boisvenu : C'est seulement pour le commun des mortels qui nous écoutent ce soir.

M. Lebel : Oui, absolument. C'est un secteur d'activités dans lequel la compétition est tout de même limitée. Il y a deux grandes compagnies ferroviaires au pays que nous connaissons bien : CN et Canadian Pacific. Les expéditeurs nous parlaient d'une voie qui leur permettrait d'en venir à une entente commerciale avec les compagnies ferroviaires, car il y a souvent une situation de monopole et qu'il faut trouver de l'espace pour en arriver à des ententes commerciales gagnantes pour tous. C'est pourquoi nous avons introduit ce projet de loi sur lequel nous travaillons depuis 2008; un panel d'experts a fait le tour du pays pour entendre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires. Nous avons nommé un facilitateur, M. Jim Dinning, que je remercie pour son travail extraordinaire.

Il est vrai que concernant Bell, on ne pouvait pas beaucoup à l'époque se servir des équipements; mais au niveau ferroviaire, il y a toujours un peu un monopole des grandes compagnies. Toutefois, avec une obligation de répondre à une demande d'un expéditeur qui aura un contrat de service, cela permettra à ces gens d'obtenir un meilleur service.

Senator Boisvenu: With this bill, you are insuring that there is an arbitrator to facilitate exchanges.

Mr. Lebel: First of all, through this process, we are obligating railway companies to respond to a shipper's request.

For instance, if you are a wheat producer and you want to enter to an agreement with a railway company, nothing compelled the rail company to establish an agreement with you; you were at the mercy of the company. As Senator Mercer stated, if you were promised 10 cars for Wednesday at 4 p.m., nothing guaranteed that this would be the case. Now there is an obligation, with this bill, that the railway company will enter into an agreement with you and then abide by the signed agreement. So if there is an agreement that there will be 10 cars on Wednesday afternoon and the rail company does not deliver them, you will have some recourse.

The arbitration principle ensures that if you are unable to negotiate commercially with a company, you can turn to an arbitrator who will then make a decision, without appeal, which will come into force at that time. Should the railway company not abide by the agreement with you, you will have recourse and receive compensation of up to \$100,000 for a penalty, although you may not in fact receive this amount. Obviously, we do not want to encourage a wave of prosecution; we want the system to work.

Senator Boisvenu: I have a final question, MP Olivia Chow of the NDP tabled Bill C-441. After reading this bill, I wondered why it had been tabled. How did you react to this bill? Will it hurt Bill C-52 or make things more cumbersome?

Mr. Lebel: It will make things more cumbersome, and, as far as I am concerned, it is now obsolete. This is not the first time that I have seen this individual and the folks from the NDP table bills that, as far as I am concerned, do not hold water. As I said earlier, we wanted the Canadian economy to be the winner. The shippers feared that we would side completely with the rail companies and the rail companies said we were going to give everything to the shippers, but we did find a way to have a balanced approach which met the requirements of the two main partners; namely, the shippers and the railway companies. Had we sided too much with one side or the other, we would not have served the Canadian economy. This bill makes sense and it does not give too many gains to either side.

Senator Boisvenu: Thank you and congratulations.

[English]

Senator Merchant: Thank you, minister and witnesses. I only have one further question and that is on moving in the direction of the exemption of parliamentary oversight. We see this more and more. More of the powers are always concentrating in the hands of the minister. Now, in this instance I think there is an

Le sénateur Boisvenu : Vous introduisez, à l'aide de ce projet de loi, un arbitre sur la glace pour faciliter les échanges.

M. Lebel : On vient d'abord obliger, dans le cadre d'un processus, les compagnies ferroviaires à répondre à la demande d'un expéditeur.

Par exemple, si vous êtes un producteur de blé et que vous vouliez avoir une entente avec une compagnie de chemin de fer, rien n'obligeait la compagnie de chemin de fer à avoir une entente avec vous; vous étiez à la remorque de la compagnie. Comme le sénateur Mercer le disait, si on vous promettait 10 wagons pour le mercredi à 16 heures, rien ne régissait cela. Là, on aura l'obligation, avec l'adoption de ce projet de loi, que la compagnie ferroviaire ait une entente avec vous et qu'ensuite elle respecte cette entente signée. Si on s'entend alors sur un nombre de 10 wagons le mercredi après-midi et que la compagnie ferroviaire ne les livre pas, vous aurez un recours.

Le principe d'arbitrage fait en sorte que si vous ne vous entendez pas commercialement avec la compagnie, vous irez devant l'arbitre et il prendra une décision sans appel et applicable à ce moment. Si la compagnie ferroviaire ne respecte pas l'entente conclue avec vous, vous aurez un recours et vous pourrez avoir une indemnité allant jusqu'à 100 000 \$ pour une pénalité, bien que ce montant ne vous sera pas nécessairement destiné. Il est certain qu'on ne veut pas encourager un amoncellement de poursuites; on veut que ça fonctionne.

Le sénateur Boisvenu : J'ai une dernière question. La députée Olivia Chow du NPD a déposé le projet de loi C-441. À sa lecture, je me suis demandé pourquoi ce projet de loi avait-il été déposé. Quelle est votre réaction par rapport à ce projet de loi? Va-t-il nuire au projet de loi C-52 ou va-t-il alourdir les choses?

M. Lebel : Il va alourdir les choses et, pour moi, il devient caduc. Ce n'est pas la première fois que je vois madame et les gens du NPD déposer des projets de loi qui ne tiennent pas la route pour moi. Je le dis depuis tout à l'heure, ce qu'on voulait comme gagnant, c'était l'économie canadienne. Les expéditeurs avaient peur qu'on aille 100 p. 100 du côté des chemins de fer; les chemins de fer disaient qu'on allait tout donner aux expéditeurs, mais on a trouvé le moyen d'avoir une approche équilibrée et qui répondait aux besoins des deux grands partenaires que sont ces gens : les expéditeurs et les compagnies ferroviaires. D'aller trop d'un côté ou de l'autre n'aurait pas servi l'économie canadienne. Ce projet de loi tient la route et il ne faut pas donner trop de gains d'un côté ou de l'autre.

Le sénateur Boisvenu : Merci et félicitations.

[Traduction]

La sénatrice Merchant : Merci à vous, monsieur le ministre ainsi qu'aux témoins. Je n'ai qu'une question et elle porte sur l'exemption de contrôle parlementaire. C'est quelque chose que nous voyons de plus en plus souvent. Le ministre a toujours de plus en plus de pouvoirs. Dans ce cas-ci, il s'agit d'une exemption

exemption regarding a foreign carrier being able to carry on here in Canada. What is the reason for the removal of the parliamentary oversight?

Mr. Langlois: There is a section in the legislation that the minister currently has the authority to sign bilateral agreements with foreign nations on air bilateral agreements. The amendment that was proposed was to avoid allowing the Canadian Transportation Agency that issues licences to these carriers and ensure they have insurance. The agency currently has a very broad power of exemption in terms of allowing the carriers to be exempted from most of the regulatory regime, if it is practical in the circumstance. This amendment proposes to provide that the agency will not be able to exempt a company from a requirement that is included in a bilateral agreement signed by the Government of Canada. It does not necessarily remove the parliamentary oversight; it simply ensures that bilateral agreements signed by the government will be complied with.

Senator Unger: Thank you, minister. I have a couple of questions. I think I know the answer, but the agency has broad powers and the question earlier was about the 45-day process and maybe that was too long. However, the agency has the power to render an immediate decision giving relief to a shipper, for example, ordering more cars if necessary. That is correct?

Mr. Lebel: That is correct. However, first, I have to say that we expect not to have to use this tool. We hope any agreements will be signed between the shippers and the railway. That is what we hope and for the rest, I will ask Ms. Gibbons to answer.

Ms. Gibbons: Currently, if a shipper complains under an existing provision under the act while the complaint is being investigated the agency does have power to impose immediate remedies if the situation calls for it. In this particular case, with the service agreement, the arbitration will take up to 45 days and there is not a similar provision. They would have to use the existing remedy under the act, not this one, to deal with an immediate situation. However, it is there for them and this remedy complements the one already in the act.

Senator Unger: Thank you. Last week we went to Eastern Canada on the Energy Committee. I learned there that my perception was that the railways owned all or most of the cars. However, one shipper was talking about how they lease cars because it was just too difficult, they did not have reliable predictable service. I have since heard other anecdotal comments about that.

Do you know what percentage of cars is owned by the railway versus shippers? They do not own them; they lease them. That brings another third party into this. Who ultimately takes responsibility? I am assuming if it is cars that the shipper leased, the shipper would.

pour un transporteur étranger qui souhaite pouvoir transporter des marchandises ici au Canada. Pourquoi a-t-on éliminé le contrôle parlementaire?

M. Langlois : La loi actuelle prévoit que le ministre a l'autorité de signer des accords aériens bilatéraux avec des États étrangers. L'amendement proposé visait à éviter que l'Office des transports du Canada s'en charge puisqu'il émet des permis à ces transporteurs et s'assure qu'ils sont assurés. L'office possède actuellement un pouvoir d'exemption très large pour ce qui est de permettre aux transporteurs d'être exemptés de la plus grande partie du régime de réglementation s'il s'agit d'une solution pratique. L'amendement en question fera en sorte que l'office ne pourra plus exempter une entreprise d'une exigence qui est incluse dans un accord bilatéral signé par le gouvernement du Canada. Il n'élimine pas forcément le contrôle parlementaire. Il vise simplement à assurer que les accords bilatéraux signés par le gouvernement soient respectés.

La sénatrice Unger : Merci, monsieur le ministre. J'ai deux questions. Je crois déjà connaître la réponse, mais l'office possède des pouvoirs très larges et plus tôt, on vous a posé une question sur le processus de 45 jours en disant qu'il était peut-être trop long. Cependant, l'office a l'autorité de prendre une décision immédiate pour dédommager un expéditeur, par exemple il peut exiger qu'on commande plus de wagons si c'est nécessaire. Est-ce exact?

M. Lebel : C'est exact. Cependant, je dois préciser que nous ne nous attendons pas à recourir à cet outil. Nous espérons que toute entente sera signée entre l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer. C'est donc ce que nous espérons et je demanderais à Mme Gibbons de vous donner un complément de réponse.

Mme Gibbons : À l'heure actuelle, si un expéditeur dépose une plainte en vertu d'une disposition de la loi, l'office peut en effet imposer des solutions immédiates pendant l'enquête si la situation l'exige. Dans ce cas-ci, avec l'entente de service, l'arbitrage prendra jusqu'à 45 jours et il n'y a pas de disposition semblable. Ils auraient l'obligation de se prévaloir du recours prévu par la loi, pas ce projet de loi, pour composer avec une situation urgente. Cependant, le recours est là pour les aider et vient compléter celui qui existe déjà dans la loi.

La sénatrice Unger : Merci. La semaine dernière nous nous sommes rendus dans l'Est du Canada avec le Comité de l'énergie. Je me suis rendue compte que j'avais l'impression que les compagnies de chemin de fer étaient propriétaires de tous les wagons ou presque. Cependant, un expéditeur nous parlait du fait qu'il en loue certains parce que c'était simplement trop difficile. Ils ne disposent pas d'un service fiable et prévisible. Depuis lors, j'ai entendu d'autres anecdotes à ce sujet.

Savez-vous quel est le pourcentage de wagons qui appartiennent aux compagnies de chemin de fer et celui des wagons appartenant aux expéditeurs? Ils n'en sont pas propriétaires, ils les louent. Cela entraîne donc une tierce partie dans l'équation. Qui est responsable en fin de compte? Je suppose que si un expéditeur loue un wagon, il en est responsable.

I wonder if you would comment about that.

Mr. Lebel: I want to thank you for being the sponsor of the bill. This is a very important bill for the Canadian economy. We are proud of this. Thank you for being the sponsor of it.

Senator Unger: Thank you very much.

Ms. Gibbons: In various sectors, rail shippers do either own or lease the cars, so the railway simply provides the power to move those cars to their destination. That is just part of the business model that is used in certain industries. It would have an impact then on the rate that they would pay the railway for moving their traffic. It certainly is in the case of movement of crude by rail. The cars are owned or leased by the shippers themselves, and it is the case in other sectors as well. I understand in the potash sector the cars tend to be owned by the shipper.

It has evolved that way in different sectors and it is now the standard way of doing business.

Senator Unger: It is really not a normally operating commercial business agreement. It is very one-sided, but with many different players on the other side, which I found interesting.

Mr. Lebel: We have a balanced approach. It is different from one shipper to the other to try find the right balance. You are right; that is very different.

[Translation]

The Chair: I could certainly ask one of my colleagues to correct me on this quote about clear things being clearly expressed. You must have made a good statement at the beginning because we have no further questions.

[English]

It is not as clear as I thought.

Senator MacDonald: Mr. Minister, thank you for being here. Leading up to the tabling of Bill C-52, shippers indicated they wanted three fundamental elements in this bill: the right to a service agreement, processing of a service agreement if one cannot be negotiated commercially, and financial consequences on the railways for non-performance. Does Bill C-52 deliver on these?

Mr. Lebel: Absolutely. Both parties are proud, but shippers are proud of that.

Senator MacDonald: It may be a question for the railways. A number of people have said that the administrative monetary penalty, AMPs, of up to \$100,000 for violations are not high in

Pourriez-vous nous en parler?

M. Lebel : Je vous remercie d'avoir présenté ce projet de loi. Il s'agit d'un projet de loi très important pour l'économie canadienne. Nous en sommes fiers. Merci d'en être la marraine.

La sénatrice Unger : Merci beaucoup.

Mme Gibbons : Dans divers secteurs, soit les expéditeurs ferroviaires sont propriétaires soit ils louent des wagons, donc la compagnie de chemin de fer fournit simplement la capacité de déplacer les wagons d'un endroit à un autre. Il s'agit tout simplement du modèle d'affaires utilisé dans certaines industries. Cela aurait donc un effet sur le taux de rémunération versé à la compagnie de chemin de fer pour le déplacement des marchandises. C'est certainement le cas pour le déplacement de brut par voie ferroviaire. Les expéditeurs sont soit propriétaires soit ils louent des wagons et c'est également le cas d'autres secteurs. Je crois savoir que dans le secteur de la potasse, l'expéditeur est souvent propriétaire des wagons.

La situation a évolué de façon différente dans les divers secteurs et maintenant leur mode de fonctionnement est devenu la norme.

La sénatrice Unger : Il ne s'agit vraiment pas d'une entente commerciale typique. Elle penche surtout d'un côté mais il y a plusieurs intervenants différents de l'autre côté, je trouve cela intéressant.

M. Lebel : Nous avons une approche équilibrée. Elle varie selon l'expéditeur afin de trouver le juste équilibre. Vous avez raison, la situation est très différente.

[Français]

Le président : Je pourrais certainement demander à un de mes collègues de me corriger sur la citation qui dit que les choses claires s'énoncent bien. Vous avez dû faire un bon énoncé au début parce que nous n'avons plus de questions.

[Traduction]

Les choses ne sont pas aussi claires que je le croyais.

Le sénateur MacDonald : Monsieur le ministre, merci de votre présence. Avant le dépôt du projet de loi C-52, les expéditeurs ont indiqué qu'ils souhaitaient y voir trois éléments fondamentaux. Il s'agit du droit à une entente de service, du traitement de cette entente de service s'il est impossible de la négocier sur une base commerciale, et de conséquences financières imposées aux compagnies de chemin de fer pour un piètre rendement. Est-ce que le projet de loi C-52 leur donne ces éléments fondamentaux?

M. Lebel : Tout à fait. Les deux parties sont fières, mais les expéditeurs sont fiers de ces éléments.

Le sénateur MacDonald : J'ai une question qui s'adresse peut-être aux compagnies de chemin de fer. Plusieurs personnes ont dit que les sanctions administratives pécuniaires, ou SAP, jusqu'à

relation to the railway size and profitability. Do you believe that these fees will have an impact on railways?

Mr. Lebel: We think the bill will have an impact. Since the beginning of this process in 2008, the railway has already improved their service a lot. Shippers are saying to us that it is only the fact that we started this process that they can tell now that they have better service than they had. I am pretty sure the companies do not want to pay this \$100,000. They want to give good service. Shippers and railways will have to work well together and to be more confident one with the other. We will follow that closely. We hope we will not use that. Railways are not happy to have more rules now, and a government like ours does not like to add rules, but we had to do that to ensure shippers had a tool to reach their goal.

Senator MacDonald: CN does a lot of shipping through the U.S. Do the Americans have similar type legislation?

Ms. Gibbons: There are similarities in terms of remedies for shippers to be able to get adequate service and to be able to complain if they do not find the service adequate. There are differences in the regimes. There is nothing like this provision in the U.S.

Senator MacDonald: I am not sure exactly what comes back through CN to Canada. I know a lot of petroleum goes down to the central and southern U.S. Do American shippers have any recourse to Canadian legislation when it comes to CN?

Ms. Gibbons: If you have traffic moving in Canada, then you would be able to access the legislation for the portion of the traffic in Canada.

Senator MacDonald: It would not have to be a company incorporated in Canada?

Ms. Gibbons: No.

[Translation]

Senator Boisvenu: Mr. Minister, you have a lot of ideas, and I am sure you are not going to stop there.

In 2011, the government committed to improving productivity along the entire rail freight supply chain. You committed to creating a round table and to creating parameters to monitor this improved competitiveness and productivity. Where are we now?

Ms. Gibbons: We are not far from it. It is coming soon. We developed ideas to establish the committee, members of the committee, and indeed, we are going to consult the minister. We are hoping to put the round table in place this fall.

concurrence de 100 000 \$ ne sont pas assez élevées par rapport à la taille et au niveau de recettes des compagnies de chemin de fer. Croyez-vous que ces sanctions auront un effet sur les compagnies de chemin de fer?

M. Lebel : Nous croyons que la loi aura des effets. Depuis le début du processus en 2008, les compagnies de chemin de fer ont déjà amélioré leur service considérablement. Les expéditeurs nous disent que c'est grâce au processus actuel qu'ils peuvent voir qu'ils obtiennent de meilleurs services maintenant qu'auparavant. Je suis assez certain que les compagnies de chemin de fer ne voudront pas payer ces 100 000 \$. Ils veulent donner un bon service. Les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer devront travailler efficacement ensemble et se faire davantage confiance mutuellement. Nous allons suivre la situation de près. L'ajout de règles déplaît aux compagnies de chemins de fer. Un gouvernement comme le nôtre préfère ne pas ajouter de règles mais dans ce cas-ci il a fallu nous assurer que les expéditeurs disposaient d'un outil pour atteindre leur objectif.

Le sénateur MacDonald : CN fait beaucoup d'expéditions vers les États-Unis. Est-ce que les Américains ont une loi semblable?

Mme Gibbons : Il y a certains points en commun au niveau des recours mis à la disposition des expéditeurs pour qu'ils puissent obtenir un service adéquat. De plus, ils ont un système qui leur permet de déposer une plainte s'ils trouvent que ce service n'est pas adéquat. Il y a certaines différences entre les deux régimes. Cette disposition n'existe pas dans le système américain.

Le sénateur MacDonald : Je ne sais pas exactement ce qui revient au Canada au moyen de la CN. Je sais que beaucoup de pétrole est envoyé vers le centre et le sud des États-Unis. Les expéditeurs américains peuvent-ils avoir recours aux lois canadiennes lorsqu'il s'agit de la CN?

Mme Gibbons : S'il y a de la circulation au Canada, on peut avoir recours à la loi pour la partie du trajet effectuée au Canada.

Le sénateur MacDonald : La société ne doit pas nécessairement être constituée au Canada?

Mme Gibbons : Non.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Monsieur le ministre, vous avez beaucoup d'idées et je suis convaincu que vous n'arrêterez pas là les projets.

En 2011, le gouvernement s'était engagé à améliorer la productivité de toute la chaîne d'approvisionnement des marchandises ferroviaires. Vous avez pris l'engagement de créer une table ronde et de créer des paramètres pour suivre cette amélioration de compétitivité du rendement. Où en sommes-nous rendus?

Mme Gibbons : On n'est pas loin. Cela s'en vient bientôt. Nous avons développé des idées pour établir le comité, les membres du comité et justement, nous allons consulter le ministre. Nous espérons mettre la table ronde en place tôt cet automne.

Mr. Lebel: Many people were skeptical that we could create a balanced bill. People from the rail sector worked very hard. It started in 2008, and we had hired Mr. Dinning. It was very intensive until it was time to table this bill. I don't want to excuse anything. We are results-oriented people and we are there to deliver. We are going to deliver, but the rail sector team had to invest a great deal of effort into this bill recently, and we are looking forward to implementing it.

[English]

Senator Greene: I just have one quick question. On a shipment that crosses the border into the United States, where the service agreement would begin in Canada, would it extend all the way to the destination in the United States or would it stop at the Canadian border and some other agreement would take over?

Mr. Lebel: I will ask Ms. Gibbons to answer you, but we will amend the Canadian rules.

Ms. Gibbons: The legislation is intended to apply to the movement of the traffic in Canada and not beyond, simply because we do not have jurisdiction over what happens in the U.S.

Senator Greene: The Canadian shipper would have to develop some other service agreement in the U.S. Is that what I am hearing?

Ms. Gibbons: In the U.S. they could use the regulatory remedies that are available there, if those apply. The service agreement model that is in this bill does not exist in the U.S. in the sense of having the regulatory body impose an agreement like this, but there are other remedies that may be accessible.

[Translation]

The Chair: I found my quote, and since I looked it up:

If the thought is clear, the words for expressing it are easily found.

Senator Boisvenu: Nicolas Boileau.

The Chair: Thank you for sending it to me. Mr. Minister, Mr. Langlois, Ms. Gibbons and Ms. Crook, thank you very much.

[English]

We will have a meeting on Tuesday morning with two panels that will be appearing in front of the committee. We will have more panels on Wednesday night. We have asked for and received permission from both whips to have extended sittings on Wednesday night if needed so that we can cooperate with the Department of Transport. We will see by Wednesday where we are landed and we will deal with it from there.

(The committee adjourned.)

M. Lebel : Beaucoup de gens étaient sceptiques qu'on en vienne à un projet de loi équilibré. Les gens du secteur ferroviaire ont travaillé très fort. Cela a commencé en 2008 et on avait engagé M. Dinning. C'était très intensif jusqu'à ce qu'on en arrive au dépôt de ce projet de loi. Je ne veux rien excuser. Nous sommes des gens de résultat et nous sommes là pour livrer. Nous allons livrer, mais il a fallu beaucoup d'efforts de l'équipe du secteur ferroviaire dans les derniers temps pour ce projet de loi et nous avons hâte qu'il soit en vigueur.

[Traduction]

Le sénateur Greene : J'ai une question rapide. Si un envoi traverse la frontière pour aboutir aux États-Unis, et l'entente de service commence au Canada, cette entente sera-t-elle valide jusqu'à la destination aux États-Unis, ou cessera-t-elle de l'être à la frontière canadienne où une autre entente prendrait la relève?

M. Lebel : Je demanderai à Mme Gibbons de vous répondre, mais nous amenderons le règlement canadien.

Mme Gibbons : Le but de la loi consiste à viser uniquement la circulation au Canada, tout simplement parce que nous n'avons pas droit de regard sur ce qui se passe aux États-Unis.

Le sénateur Greene : Les expéditeurs canadiens seront donc obligés d'établir une autre entente de service aux États-Unis. Est-ce bien ce que j'entends?

Mme Gibbons : Aux États-Unis, ils pourraient se prévaloir de recours réglementaires qui y sont offerts, le cas échéant. Le modèle d'entente de service prévu par ce projet de loi n'existe pas aux États-Unis, car il n'existe aucune instance réglementaire qui puisse imposer une entente comme celle-ci, mais il existe d'autres possibilités auxquelles ils pourraient avoir recours.

[Français]

Le président : J'ai trouvé ma citation et, tant qu'à l'avoir cherchée :

Ce que l'on conçoit bien s'énonce clairement et les mots pour le dire arrivent aisément.

Le sénateur Boisvenu : Nicolas Boileau.

Le président : Merci de me l'avoir envoyée. Monsieur le ministre, monsieur Langlois, madame Gibbons et madame Crook, je vous remercie beaucoup.

[Traduction]

Nous tiendrons une réunion mardi matin, où deux groupes de témoins comparaitront devant le comité. D'autres groupes comparaitront mercredi soir. À la suite de notre demande, les whips des deux partis ont accordé leur permission de prolonger les séances mercredi soir au besoin, afin de pouvoir travailler avec le ministère des Transports. Nous verrons d'ici mercredi où nous en sommes, ce qui orientera les travaux suivants.

(La séance est levée.)

OTTAWA, Tuesday, June 11, 2013

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-52, An Act to amend the Canada Transportation Act (administration, air and railway transportation and arbitration), met this day at 9:31 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Honourable senators, this morning we are continuing our study of Bill C-52, An Act to amend the Canada Transportation Act (administration, air and railway transportation and arbitration).

In our first hour we will hear from Catherine Cobden, Executive Vice-President, Forest Products Association of Canada; Robert Godfrey, Director, Policy and Government Relations, Canadian Fertilizer Institute; Ian MacKay, Legal Counsel for the Canadian Fertilizer Institute; and Richard Phillips, Executive Director of the Grain Growers of Canada.

Ms. Cobden will speak first. Following the presentation we will hear from Mr. Godfrey and Mr. Phillips. We have a time limit, and I will be hammering.

Catherine Cobden, Executive Vice-President, Forest Products Association of Canada: Thank you for having us here. I represent the forest product shippers from coast to coast. Our industry has 230,000 employees, mostly in rural Canada, across the country and in about 200 rural communities. We appreciate the chance to be here today.

Forest product companies produce lumber, pulp, paper, a wide variety of products. We represent a very significant slice of the rural economy and are an important portion of the railway's business; we estimate about 20 per cent.

We are export heavy, so while we are rurally based, we ship our products to every point across the globe. Eighty-five per cent of what we produce ends up in another nation. Our view is whether we are shipping to China, India, Europe or the U.S., we require a reliable, cost-effective transportation system to succeed in this incredibly competitive global marketplace.

Bill C-52 is an important first step in the long journey to addressing the market power imbalance that shippers face on a daily basis in the country. This market power dominance of the railways was adeptly documented by the Rail Freight Service Review Panel in 2011, and I am sure senators are familiar with that report. It establishes the critical facts of why actions like Bill C-52 are important for Canada's future economic prosperity.

OTTAWA, le mardi 11 juin 2013

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (administration, transports aérien et ferroviaire et arbitrage), se réunit aujourd'hui, à 9 h 31, pour en faire l'étude.

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Mesdames et messieurs les sénateurs, nous poursuivons ce matin notre étude du projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (administration, transports aérien et ferroviaire et arbitrage).

Au cours de la première heure, nous entendrons le témoignage de Catherine Cobden, vice-présidente exécutive de l'Association des produits forestiers du Canada; de Robert Godfrey, directeur des politiques et relations gouvernementales de l'Institut canadien des engrais; de Ian MacKay, conseiller juridique de l'Institut canadien des engrais; et de Richard Phillips, directeur exécutif des Producteurs de grains du Canada.

Mme Cobden va commencer. Nous écouterons ensuite l'exposé de M. Godfrey, puis de M. Phillips. Puisque le temps est limité, je vous ferai signe.

Catherine Cobden, vice-présidente exécutive, Association des produits forestiers du Canada : Merci de nous recevoir. Je représente les expéditeurs de produits forestiers d'un océan à l'autre. Notre industrie compte 230 000 employés, majoritairement du milieu rural, qui sont répartis entre quelque 200 collectivités rurales d'un bout à l'autre du pays. Nous sommes ravis d'avoir la chance d'être ici aujourd'hui.

Les entreprises de produits forestiers fabriquent du bois d'œuvre, des pâtes et papiers ainsi qu'une grande variété de produits. Nos activités sont responsables d'une très grande part de l'économie rurale et d'une part non négligeable du marché ferroviaire, soit 20 p. 100 environ.

Nous exportons beaucoup. Malgré notre base rurale, nous expédions aux quatre coins du globe. Quelque 85 p. 100 de notre production aboutit à l'étranger. Que nous exportions en Chine, en Inde, en Europe ou aux États-Unis, nous avons besoin d'un réseau de transport fiable et rentable pour réussir sur ce marché mondial hautement concurrentiel.

Le projet de loi C-52 est le premier pas important d'un long cheminement visant à corriger le déséquilibre des forces du marché dont souffrent quotidiennement les expéditeurs au pays. En 2011, le Comité d'examen des services de transport ferroviaire de marchandises a habilement documenté l'emprise du transport ferroviaire sur le marché. Je suis persuadée que les sénateurs connaissent le rapport, qui explique les raisons cruciales pour lesquelles des initiatives telles que le projet de loi C-52 sont importantes pour la prospérité économique future du Canada.

FPAC members believe that Bill C-52 moves us forward by providing an additional tool in our tool box to help provide leverage in our commercial relationships with the railways. FPAC members believe in a free market economy, but unfortunately we do not enjoy that experience. We live with a key economic component of our business, the railway transportation modality, that is not free market based. It is for this reason only that FPAC members believe we need to call for and receive strong legislative responses to address this commercial imbalance.

To that end, we believe there is significant need to continue to improve Bill C-52 to meet the government's intentions for a practical bill that supports commercial relations. We need to help improve the efficiency and reliability of the rail system and this bill, with the amendments we are about to flag, would improve that.

We also believe there is a risk that without the type of amendments we are proposing, Bill C-52 has the potential to harm shippers on a going forward basis. It is critical. We are not suggesting complex, difficult or massive amounts of change, but we think it will significantly improve them.

I believe that tomorrow night you will hear from the Coalition of Rail Shippers. They have six amendments to propose. We agree with those, but we prioritize three of them. I will go through them now.

First, where the use of the term "operational" is within the bill, it creates complexities, uncertainties and challenges for shippers. We would highly recommend that the word "operational" be deleted throughout. We think it will undermine our attempt, or the government's attempt, to rebalance commercial relations.

Second is deleting the requirement that the arbitrator have regard for the network issues. Removing this reference will ensure that we do not dilute the arbitration away from the true objective, which is addressing the inadequate service experienced by the shippers. Again, keeping that construct in there takes away from the definition of the scope. It creates uncertainty, and we would even question the fairness of such as we do not have information across the entire network.

Third, we suggest that we insert a stand-alone section that defines what "adequate and suitable accommodation" and "service obligations" are. This one should be easy, senators, because it was agreed to already between railways and shippers through the previous processes that we have been involved in, for

Les membres de l'Association des produits forestiers du Canada sont d'avis que le projet de loi C-52 nous fait avancer en ajoutant un élément à notre boîte à outils, qui nous permet de tirer parti des relations commerciales avec les sociétés ferroviaires. Nos membres croient en l'économie de marché, mais ne peuvent malheureusement pas en bénéficier puisque le transport ferroviaire, un élément économique essentiel à nos affaires, n'est pas basé sur le libre marché. C'est donc uniquement pour régler ce déséquilibre commercial que les membres de l'Association des produits forestiers du Canada vous demandent de réagir fermement sur le plan législatif.

Pour ce faire, nous croyons qu'il faut absolument améliorer le projet de loi C-52 de façon à ce qu'il corresponde aux intentions du gouvernement, à savoir mettre en place des mesures pratiques qui appuient les relations commerciales. Il faut pouvoir améliorer l'efficacité et la fiabilité du réseau ferroviaire, ce à quoi le projet de loi contribuera si les amendements que nous sommes sur le point de proposer sont adoptés.

Sans les amendements proposés, nous croyons que le projet de loi C-52 pourrait finir par nuire aux expéditeurs. Ce point est d'une importance capitale. Même si elles ne sont ni complexes, ni difficiles, ni nombreuses, les modifications que nous allons présenter amélioreront considérablement le projet de loi.

Je crois que vous entendrez demain soir le témoignage de la Coalition des expéditeurs par rail, qui ont six amendements à proposer. Nous sommes d'accord sur ces recommandations, mais trouvons que trois d'entre elles sont prioritaires. Permettez-moi de les passer en revue.

Tout d'abord, l'emploi de l'expression « conditions d'exploitation » dans le projet de loi est une source de complications, d'incertitudes et de difficultés pour les expéditeurs. Nous vous recommandons vivement de la remplacer par le terme « conditions » dans l'ensemble du projet de loi pour ne pas compromettre les efforts que nous ou le gouvernement déployons afin de rééquilibrer les relations commerciales.

En deuxième lieu, il faut éliminer l'exigence voulant que l'arbitre tienne compte des questions de réseau. La suppression de cette disposition évitera que l'arbitrage ne soit détourné de son véritable objectif, qui est de régler les problèmes de services inadéquats offerts aux expéditeurs. Encore ici, conserver ce passage pourrait porter atteinte à la définition de la portée. Celui-ci crée une incertitude et ne nous semble pas équitable étant donné que nous n'avons pas l'information sur l'ensemble du réseau.

En troisième lieu, nous proposons d'ajouter un article distinct définissant « arrangement adéquat et convenable » et « obligations ». Cette recommandation ne devrait pas être compliquée, mesdames et messieurs les sénateurs, puisque les chemins de fer et les expéditeurs en ont déjà convenu lors d'autres

example, the Rail Freight Service Review and the dining process. We have full agreement with the railways and shippers on the elements that should be included to define service obligations.

We argue that if this is not clearly spelled out in the legislation, we run the risk of cumbersome legal processes eroding definitions. A detailed description of these three recommendations is being officially submitted to you in writing and there is a lot more detail. In the interest of time I am glossing over the three areas that we think are critical. However, please refer to the paperwork.

Beyond this critical task of amending and passing this legislation, we remain vigilant that we must also ensure that the enabling rules and regulations be made available to shippers as soon as possible. These rules and regulations give us the assurance and the necessary instruments we need to ensure that the bill is fulfilled and implemented effectively. An example of this would be the rules for the dispute resolution process. We need to have clarity on that, as well as the administrative monetary penalties. We were pleased to see that in the bill, but we have no idea how they will work. As you know, for implementation of such a complicated bill, details do matter. We urge the government to release those as soon as possible.

Given the unreliability of service that we have been experiencing — by the way this is not just a three-month experience, but something that has been going on in the shipper community and in FPAC member companies for years — we are calling for improved tracking, public reporting and for accountabilities to be put in place on all sides. We are talking about the shipper community as well as the railways to ensure that we achieve progress on better service for railways.

The days are long gone and quite frankly from our perspective the economic stakes are too high to allow the railways to hide poor service behind excuses. We believe it is legitimate for Transport Canada to take a leadership role in ensuring this transparency, and we will be working and calling for that to happen.

In summary, we believe the bill is better than no legislation at all, but we are trying to identify some key recommendations that we feel should be adopted and some amendments that should be made. While they are simple in nature, they are significant in scope. We think that with those amendments, there will be workable, practical success in this bill.

Thank you for your attention.

Robert Godfrey, Director, Policy and Government Relations, Canadian Fertilizer Institute: I am Director of Policy and Government Relations at the Canadian Fertilizer Institute. With me today is Ian MacKay, CFI's transportation counsel.

procédures auxquelles nous avons participé, comme l'Examen des services de transport ferroviaire des marchandises et le processus dirigé par M. Dinning. Les chemins de fer et les expéditeurs sont entièrement d'accord sur les éléments à inclure dans la définition « d'obligations ».

Si les définitions ne sont pas clairement énoncées dans la loi, elles risquent d'être érodées par des procédures judiciaires lourdes. Nous vous avons remis un document officiel qui décrit en détail les trois recommandations et où vous trouverez beaucoup de précisions. Puisque le temps file, je ne vous ai présenté qu'un survol de celles que nous trouvons essentielles, mais je vous invite à consulter notre mémoire.

Au-delà de la tâche essentielle d'amender et d'adopter le projet de loi, nous devons rester vigilants et veiller à ce que les règlements d'application soient mis à la disposition des expéditeurs dès que possible. Ces règlements nous donnent les outils dont nous avons besoin pour nous assurer que la loi est appliquée efficacement. Les règles concernant la résolution des différends en sont un exemple et doivent être plus claires, tout comme les sanctions administratives monétaires. Nous étions ravis que ces mesures soient incluses au projet de loi, mais en ignorons complètement le fonctionnement. Comme vous le savez, les détails sont importants à la mise en œuvre d'un projet de loi aussi complexe. Nous demandons donc instamment au gouvernement de publier les règlements dès que possible.

En raison du service peu fiable que nous subissons depuis des années — les expéditeurs et les membres de l'Association des produits forestiers n'ont pas ce problème depuis trois mois seulement —, nous demandons également un suivi accru, des rapports publics et une obligation de rendre des comptes à tous les niveaux. Ainsi, tant les expéditeurs que les sociétés de chemin de fer devront veiller à l'amélioration des services ferroviaires.

Compte tenu de l'importance capitale des enjeux économiques, on ne peut plus permettre aux chemins de fer de trouver des prétextes pour justifier leur mauvais rendement. Nous croyons qu'il est tout à fait légitime que Transports Canada prenne les devants en matière de transparence, et nous travaillerons fort pour atteindre cet objectif.

En résumé, nous croyons que le projet de loi est préférable au vide juridique, mais essayons tout de même de faire adopter des recommandations essentielles et des amendements dont la portée est importante, malgré leur simplicité. Nous croyons que le projet de loi sera une solution applicable et pratique grâce à ces amendements.

Merci de votre attention.

Robert Godfrey, directeur, Politiques et relations gouvernementales, Institut canadien des engrais: Je suis le directeur des Politiques et des relations gouvernementales de l'Institut canadien des engrais. Je suis accompagné de Ian MacKay, notre conseiller juridique en transports.

CFI represents the basic manufacturers of nitrogen, phosphate, potash and sulphur fertilizers, as well as the major wholesale and retail distributors in Canada. Our members produce over 25 million metric tonnes of fertilizers annually, over 75 per cent of which is exported. We are a resource-based industry, heavily dependent on the railways to move our goods to domestic, U.S. and offshore markets. Our ultimate customers are farmers. Delivering our products to them in a timely and effective manner is critical to maintaining North America's and the world's food supply.

CFI wants Bill C-52 to pass without delay. While we stand united with our partners in the Coalition of Rail Shippers who have put forward six amendments to the house standing committee, and feel the cooperation of our coalition has provided a clear practical view of what rail freight customers are seeking in this legislation, we need the legislation to proceed.

We were optimistic through the debate in the house that at least one of the six amendments would find a way into the bill. Unfortunately, that did not happen and now we feel we are out of time. CFI members are looking to see this legislation in place and are eager to test its provisions. It is up to this committee to get this legislation through before rising for summer recess. We do not want to lose what we have.

We believe the bill as it currently reads is a step in the right direction and is better than no bill at all. We have viewed it as a crucial step toward a commercial balance in the transportation system between railways and their freight customers. It will give our members the right to a service agreement with the railways and will create a process to establish an agreement when commercial negotiations fail. This is the backstop that CFI was asking for.

CFI has been encouraged by Bill C-52, the Fair Rail Freight Service Bill. We commended the government when the bill was brought forward. Having said this, there are areas that have given us cause for concern — areas we will monitor. These concerns were outlined in our comments to the house standing committee, but I want to emphasize two right now for the record.

While there is no limit to what can be resolved through commercial negotiations, there is a major limitation on what can be arbitrated under this bill. The bill limits the scope of service agreements to "operational terms and does not cover all aspects of the commercial relationship between a shipper and a railway. Limiting service agreements to operational terms excludes from consideration by the arbitrator a number of important terms and conditions that one routinely sees in commercial agreements. This makes little sense in practice and will result in the shipper only being able to arbitrate some of the issues that they might

L'Institut canadien des engrais, ou ICE, représente les fabricants élémentaires d'engrais à base d'azote, de phosphate, de potasse et de soufre, ainsi que les principaux distributeurs canadiens en gros et au détail. Nos membres produisent plus de 25 millions de tonnes métriques d'engrais par année, dont plus de 75 p. 100 sont exportées. Notre industrie est axée sur les ressources et fait énormément appel aux chemins de fer pour acheminer ses produits jusqu'aux marchés d'ici et d'ailleurs, et jusqu'aux États-Unis. Nos clients ultimes sont les agriculteurs, et la livraison efficace de nos produits en temps opportun est essentielle à l'approvisionnement alimentaire de l'Amérique du Nord et du monde entier.

L'ICE veut que le projet de loi C-52 soit adopté sans délai. Même si nous faisons front commun avec nos partenaires de la Coalition des expéditeurs par rail qui vous ont présenté six amendements, et que nous avons l'impression que la collaboration de la coalition vous a clairement permis de comprendre les attentes pratiques des clients des marchandises transportées par voie ferrée concernant la mesure législative, celle-ci doit aller de l'avant.

Pendant le débat à la Chambre, nous pensions qu'au moins un des six amendements serait accepté, mais puisque ce n'est malheureusement pas le cas, nous avons maintenant l'impression de manquer de temps. Les membres de l'ICE tiennent à ce que la mesure législative soit adoptée et ont hâte de mettre à l'essai ses dispositions. Il revient à votre comité d'intervenir pour que ce soit fait avant le congé d'été. Nous ne voulons pas perdre nos acquis.

Nous sommes d'avis que la version actuelle du projet de loi constitue un pas dans la bonne direction, ce qui est mieux que rien. Nous considérons qu'il s'agit là d'une étape cruciale vers un équilibre commercial entre les chemins de fer et les clients des marchandises dans le milieu des transports. Le projet de loi accordera à nos membres le droit de conclure un accord de service avec les chemins de fer et établira un processus d'accord au cas où les négociations commerciales échouaient. Il s'agit bel et bien du filet de sécurité que nous demandions.

Le projet de loi C-52, Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises, est encourageant aux yeux de l'ICE. Nous avons félicité le gouvernement lorsqu'il l'a présenté. Cela dit, il reste des aspects préoccupants, que nous ne manquerons pas de surveiller. Nous en parlons dans le document que nous vous avons soumis, mais j'aimerais insister sur deux d'entre eux pour le compte rendu.

Même s'il n'y a pas de limite aux aspects qui peuvent être réglés au moyen de négociations commerciales, le projet de loi fixe une limite majeure concernant l'arbitrage. En fait, la portée des accords de service est limitée aux « conditions d'exploitation » sans couvrir l'ensemble des aspects de la relation commerciale entre un expéditeur et un chemin de fer. Si les accords de service se limitent aux conditions d'exploitation, l'arbitre ne pourra pas examiner un certain nombre de modalités importantes qui apparaissent habituellement dans les accords commerciaux. C'est illogique puisque l'expéditeur ne pourra pas avoir recours

otherwise choose to take to arbitration. The separation of operational terms from non-operational terms does not exist in commercial agreements.

Further, there is a need for a right to dispute resolution within the life of a service agreement. The bill does not allow the arbitrator to include a process for resolving disputes during the life of a service agreement. The concept of balanced accountability between shippers and rail carriers could have been achieved with amendments to proposed section 169.31. Without this, CFI fears the legislation may be only treating half the ailment.

As this bill is implemented, CFI will be monitoring its effectiveness and providing real change to the service problems that brought about the Rail Freight Service Review in the first place. More specifically, we will be looking for two key things that matter most to our members: First, are the railways living up to the commitments — the service terms — that have been negotiated or arbitrated or do we need to include dispute resolution within the life of a service agreement; and, second, do these service level agreements extend to traffic destined for cross-border, as much of our fertilizer shipments are?

We will bring our findings to the CTA review in 2015, if not before. However, today, CFI wants this bill to pass without delay. I urge this committee and all members of the Senate to pass this bill so we may begin using it and testing its provisions as soon as we can.

Thank you. I would be pleased to answer your questions.

Richard Phillips, Executive Director, Grain Growers of Canada:

Good morning. I will refer senators to a handout here, and there are a number of photos in there. I will base my presentation on those photos, so if you could follow that with me, it would be appreciated.

I am Executive Director of the Grain Growers of Canada. We represent over 50,000 grain farmers in Canada — or as we like to say 50,000 successful grain farmers, because we have been doing fairly well in agriculture over the last several years. Over 90 per cent of our grain farmers are dependent on either exports or export pricing, and we export well over 60 per cent of all of our major grain crops in Canada.

I would say almost all farmers live too far from tide water or the major U.S. markets to use trucking, so rail is an important and critical part of the infrastructure farmers need.

I will tell you what it means on the farm when we get poor service. The first picture shows grain bins in a snow bank. The next one is of clearing snow away. What has happened is that the grain companies called to say, “There will be a train in next

à l’arbitrage pour tous les enjeux de son choix. Les accords commerciaux n’établissent aucune distinction entre les conditions d’exploitation et les autres modalités.

D’autre part, les parties doivent avoir droit au règlement des différends pendant la durée de l’accord de service. Or, le projet de loi ne permet pas à l’arbitre d’inclure un processus de résolution au cours de cette période. Il aurait été possible d’équilibrer la reddition de comptes entre les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires en modifiant l’article 169.31 proposé. Sans cet amendement, l’ICE craint que la mesure législative ne règle que la moitié du problème.

Dès l’entrée en vigueur du projet de loi, l’ICE vérifiera son efficacité et réglera les problèmes de service qui ont motivé l’examen des services ferroviaires en premier lieu. Nous considérerons en particulier les deux principaux points qui intéressent davantage nos membres. Premièrement, les chemins de fer respectent-ils les engagements — les conditions de service — qui ont fait l’objet de négociations ou d’un arbitrage, ou devons-nous ajouter le règlement des différends pendant la durée d’un accord de service? Deuxièmement, ces accords de niveau de service englobent-ils la circulation transfrontalière, comme c’est le cas pour nos expéditions d’engrais?

Nous présenterons nos constatations à l’occasion de l’examen de la LTC en 2015, ou avant. L’ICE veut toutefois aujourd’hui que ce projet de loi soit adopté sans délai. Je demande expressément au comité et à tous les sénateurs d’adopter le projet de loi pour que nous commencions à l’utiliser et à mettre ses dispositions sous la loupe le plus tôt possible.

Je vous remercie. Je serai ravi de répondre à vos questions.

Richard Phillips, directeur exécutif, Les producteurs de grains du Canada : Bonjour. J’aimerais attirer votre attention sur un document qui contient un certain nombre de photos. Je ferai mon exposé en me servant des photos. J’aimerais donc que vous les regardiez à mesure, s’il vous plaît.

Je suis le directeur exécutif des Producteurs de grains du Canada. Nous représentons plus de 50 000 producteurs au Canada — ou comme nous aimons le dire, 50 000 bons producteurs, car nous nous débrouillons fort bien ces dernières années. Plus de 90 p. 100 de nos producteurs dépendent des exportations ou du prix à l’exportation, et nous exportons plus de 60 p. 100 des principales céréales du pays.

Presque tous les agriculteurs vivent trop loin des eaux, ou des principaux marchés américains pour pouvoir utiliser le transport par camion. Le transport sur rail constitue donc une partie essentielle de l’infrastructure dont les agriculteurs ont besoin.

Je vais vous parler des répercussions qu’un mauvais service a sur les exploitations agricoles. Sur la première photo, on voit une cellule à grain dans un banc de neige. La suivante illustre le moment où on enlève la neige. La compagnie céréalière a appelé

Wednesday; can you clear out your bins and bring grain to the elevator?" In the wintertime, you have to move all the snow away from your bin yards to get out there.

You will see another photo of a farmer in the red tractor clearing snow to even get out to his truck.

The next photo shows us loading grain in the wintertime, and you can see the grain vac loading the semi. It is not just a matter of starting stuff up; sometimes, if it is minus 20 or 30, you have to go out the day before and warm up all the machinery and oil pans, and get everything running properly so you can haul the grain. You push all the snow and get ready to deliver the grain.

The next photo is of a combine harvesting. It can also happen that at harvest time you get a call saying, "Could you please deliver grain; the train is coming." A lot of farmers may not have enough trucks — in fact, almost all farmers do not — to be harvesting and hauling grain from the combines and also delivering grain to the grain elevator at the same time. Therefore, a farmer has to make a choice as to whether to deliver grain to the elevator or continue harvesting. That is a decision they make.

The next photo is of a truck loading an air seeder. If you get a call in the spring, the question is: Do I haul grain to the elevator or do I keep seeding? Again, you do not have enough infrastructure to do both, or often you do not have enough staff to do both.

The next photo shows what can happen: You see a big lineup of trucks parked at a grain elevator. We have seen this happen at our farm several times where they call and say, "The train will be here on Wednesday, so get everything geared up — you are trucking grain into the elevator." However, the train does not show up. The elevator is there and what do you do? You are parked in this lineup, and if it is seeding time or harvest time, you to make a decision whether to sit there and hope the train is coming, or to go back home, unload that truck and go back to harvesting or seeding again. These are decisions you have to make.

Sometimes you have to arrange for a hired man. If you have livestock at all, you have someone at home to feed cattle while you are trucking grain.

These are all costs that happen when the rail service is poor for farmers. We are the grassroots producers. Mr. Godfrey's people ship the fertilizer to us, we produce the crops, and we export them around the world.

I wanted to bring it back to the farm gate so you can see the effects it has on the actual farmers here in Canada.

l'exploitation pour lui dire qu'un train passera le mercredi suivant et pour lui demander de nettoyer les cellules à grain et de mettre les céréales dans le silo. En hiver, il faut également déneiger la cour pour faciliter l'accès à l'infrastructure.

J'ai également la photo d'un agriculteur dans un tracteur rouge. Il doit enlever la neige pour pouvoir monter dans son camion.

La photo suivante illustre le chargement des grains en hiver, et l'on peut voir l'aspirateur à grains utilisé à cet effet. Il ne s'agit pas seulement de démarrer quelque chose; parfois, il fait -20 ou -30 degrés à l'extérieur et il faut sortir la veille pour préparer l'équipement, les carters d'huile, et s'assurer que tout fonctionne bien afin de pouvoir transporter le grain. On enlève toute la neige et on se prépare à livrer les grains.

Sur la photo suivante, il y a une moissonneuse-batteuse. Il peut arriver à un agriculteur de recevoir un appel au moment de la récolte. On lui demande s'il est possible de livrer le grain et on lui dit que le train est en route. Beaucoup d'agriculteurs n'ont peut-être pas assez de camions — en fait, c'est le cas de presque chacun d'entre eux — pour récolter et transporter le grain de la moissonneuse-batteuse et acheminer le grain au silo. L'agriculteur doit donc décider s'il transporte le grain jusqu'au silo ou s'il continue sa récolte. C'est un choix qu'il doit faire.

Sur la photo suivante, on aperçoit un camion qui charge un semoir pneumatique. Au printemps quand un agriculteur reçoit un appel, il se pose la question suivante : est-ce que je transporte le grain au silo ou est-ce que je continue l'ensemencement? Encore une fois, l'agriculteur n'a pas assez d'équipement pour faire les deux, ou souvent, il n'a pas assez de personnel.

La photo suivante illustre la situation qui peut se produire : on y voit une série de camions stationnés près d'un silo. Il est arrivé à plusieurs reprises qu'on nous dise ceci : « Le train arrivera mercredi, alors préparez-vous — transportez le grain au silo par camion. » Toutefois, le train n'arrive pas et on se trouve à côté du silo. Quoi faire? On s'installe dans la file, et si c'est la période d'ensemencement ou de récolte, il faut décider soit d'attendre que le train arrive, soit de retourner à la maison, de décharger le camion et de continuer la récolte ou l'ensemencement. Ce sont des décisions qu'il faut prendre.

Il faut parfois engager quelqu'un. Dans les cas où l'exploitation comprend aussi du bétail, il faut que quelqu'un nourrisse les animaux pendant que l'agriculteur transporte le grain.

Ce sont des coûts qu'entraîne un service ferroviaire de mauvaise qualité. Nous sommes les producteurs. Le personnel de M. Godfrey nous envoie l'engrais, nous produisons les grains et nous les exportons partout dans le monde.

Je voulais revenir à la question du prix à la production pour que vous puissiez constater les effets sur les agriculteurs canadiens.

This is what we would like to see. There is a picture of a big line of railcars right full. What we want to see is good service. The railcars are full 100-car-unit trains heading out to our key customers.

In summary, we are looking for the amendments, as Ms. Cobden outlined; and we are looking for dispute resolution, as Mr. Godfrey mentioned. We are also looking for another piece, and we can talk more about that in questions and answers: effective monitoring from this point in time. It will be important to measure whether the service improves with the legislation.

We at this table all strongly believe that if we had those six amendments, we would have a much stronger and better bill. It will be critical to measure to see whether this bill does what we hope it will do or what we suspect it might do. Then we can come back and say we were right or we were wrong — that service has improved and the railways are doing a good job.

One line I have used before is that you can phone Canada Post and they can tell you where your parcel is at any time. I wonder why it is the railway cannot find a train, if Canada Post can find a parcel. Why can they not tell you that the train will be another four hours before it arrives, so I have some idea as to whether I should load the truck or not?

With that, quality service equals more money for farmers, which equals happy farmers. I look forward to your questions.

The Chair: I am quite sure one senator will ask that of the train companies tomorrow.

There are 40 minutes left and six senators on the list. I will ask senators to have short questions, and I would appreciate concise answers from the witnesses.

Senator Mercer: I move that we ask Canada Post to take over this operation. That is a very good point.

You have given us a bit of a dilemma. If all of us sat here and said, “We like your six amendments and want to proceed with them” — we may not agree to that, but let us assume — then, Mr. Godfrey, you say that you want the bill passed and out of here before we rise for the summer, then you have given us mission impossible. If we were to accept the amendments, we will not report the bill back to the chamber until some point next week, most likely. That means we will have to go through the process of the amendments there. If we accept them and they are passed by the Senate, guess what? The bill has to go back to the House of Commons. They will be long gone. That means you get nothing. I just wanted to put forward a little reality check.

Voici ce que nous souhaiterions voir se réaliser. Il y a ici une photo d'une longue file de wagons porte-rails. Ce que nous voulons, c'est avoir un bon service. Les wagons sont pleins; 100 wagons chargés qui se dirigent vers nos clients.

Bref, nous espérons qu'il y aura des amendements, comme l'a soulevé Mme Cobden; et nous voulons qu'il y ait un processus de règlement des différends, comme M. Godfrey l'a dit. Nous souhaitons également un autre changement, et nous pourrions en parler davantage plus tard : il faut assurer une surveillance efficace à partir de maintenant. Il sera important de vérifier si les nouvelles mesures législatives contribueront à l'amélioration des services.

Nous croyons tous fermement que les six amendements amélioreraient grandement le projet de loi. Il sera important d'évaluer si le projet de loi donne les résultats que nous voulons ou auxquels nous nous attendons. Nous pourrions ensuite dire si nous avons raison ou tort — si le service s'est amélioré et si les compagnies de chemin de fer font du bon travail.

J'ai déjà dit qu'il est possible de communiquer avec Postes Canada à tout moment pour savoir où est notre colis. Je me demande pourquoi les compagnies de chemin de fer ne peuvent pas trouver un train, alors que Postes Canada peut trouver un colis. Pourquoi ne peuvent-elles pas m'informer que le train n'arrivera pas avant quatre heures pour que je puisse déterminer à quel moment je devrais charger le camion?

Je termine mon exposé en disant ceci : qui dit service de qualité, dit augmentation des profits pour les agriculteurs, ce qui contribue à leur bonheur. Je serai ravi de répondre à vos questions.

Le président : Je suis convaincu qu'un sénateur posera la question aux compagnies de chemin de fer demain.

Il reste 40 minutes et il y a six sénateurs. Je demande aux sénateurs de poser des questions brèves, et je demande aux témoins de nous donner des réponses concises.

Le sénateur Mercer : Je propose que nous demandions à Postes Canada de prendre la relève. C'est un très bon argument.

Vous nous placez devant un dilemme en quelque sorte. Supposons que nous voulions tous apporter vos six amendements — il se peut que nous ne nous entendions pas là-dessus, mais supposons que c'est le cas. Monsieur Godfrey, vous dites souhaiter que le projet de loi soit adopté avant que nous ajournions pour l'été. C'est une mission impossible. Si nous acceptons les amendements, nous ne pourrions probablement pas faire rapport du projet de loi à la Chambre avant la semaine prochaine. Cela signifie que nous devons nous lancer dans le processus d'amendements. Si nous acceptons les amendements et qu'ils sont adoptés par le Sénat, eh bien, vous savez quoi? Le projet de loi devra être retourné à la Chambre des communes. Les députés seront partis depuis longtemps, ce qui signifie que vous n'y gagnerez rien. Je voulais seulement remettre un peu les pendules à l'heure.

There is a general agreement among the shippers — and I have another document that I understand we will be receiving tomorrow or maybe later today, with some others — regarding these recommended amendments. It is puzzling. Since everyone is in agreement and we did not ask the railroads this specific question about these amendments, but we can, why are we at this stage and we do not have these amendments? Do you have an answer or should I go to the House of Commons and ask them?

Okay. I do not want to get you into political problems. I will move on to Mr. Phillips.

I also sit on the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry, so I know a little — and I mean a little — about the issues. You talked about the lack of trucks to deliver grain at the time you need to deliver it, when it is requested. If I understand the situation, it is complicated by the fact that a fair number of people who drive trucks in Western Canada are only driving them in northern Alberta, in the oil sands. We did a labour study, and we found that we lost a lot of capable truck drivers in the southern part of the Prairies to northern Alberta because of the prices. Is that still the case?

Mr. Phillips: Yes, that is still the case. There is a big sucking sound there and they are pulling labour from everywhere across Canada, including Atlantic Canada. Many people go there. It is a matter of finding enough staff on your farm with the appropriate licences to drive the trucks nowadays, or if you are going to drive the truck yourself, you need someone who can actually run the combines. These are a-third-of-a-million-dollar machines and you cannot just put anyone on them without some training. Finding skilled staff is always a challenge.

Senator Mercer: Finally, you talked about a review of the process. Something I have been critical of with the bill is that there is not an automatic review. I know the act itself will be reviewed in 2015, and I will talk to the government of the day in 2015 about some of those things. However, I would have thought that we should have had a review built into this in a shorter period.

You talked about monitoring it. How do you see that happening and how do you see the feedback coming back to the department on that monitoring?

Mr. Godfrey: CFI has about 46 members, and it is the entire supply chain. It is your manufacturers who are pulling product — either potash, pulling it out of the ground; nitrogen, where they are actually manufacturing it; or they are bringing it offshore and distributing it to agri-retailers, who then sell it to Mr. Phillips' farmers.

They are using the railway supply network all the time, every day. They are the boots on the ground that would be able to report back to me and my association. Then we will compile that data and take it to the department ourselves. When the Canadian

Les expéditeurs s'entendent en général au sujet des amendements proposés — et je crois comprendre que nous recevrons un autre document demain, ou peut-être plus tard aujourd'hui, et d'autres documents. C'est étonnant. Puisque tout le monde s'entend, et nous n'avons pas posé la question aux représentants des chemins de fer concernant les amendements, mais nous pouvons le faire, pourquoi à cette étape-ci n'avons-nous pas les amendements? Avez-vous une réponse à me donner, ou devrais-je poser la question aux députés de la Chambre des communes?

D'accord. Je ne veux pas vous mêler à des problèmes politiques. Je vais poser une question à M. Phillips.

Je suis également membre du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts. Je connais donc un peu les enjeux — et je veux vraiment dire « un peu ». Vous avez parlé du nombre insuffisant de camions nécessaire pour livrer le grain au moment voulu, lorsqu'on vous le demande. Si je comprends bien la situation, un assez grand nombre de camionneurs de l'Ouest canadien ne travaillent que dans le Nord de l'Alberta, pour l'industrie des sables bitumineux, ce qui vient compliquer les choses. Nous avons fait une étude sur la main-d'œuvre, et nous avons découvert que la partie sud des Prairies a perdu beaucoup de camionneurs compétents, qui sont partis dans le Nord de l'Alberta en raison des prix. Est-ce toujours le cas?

M. Phillips : Oui. Ils siphonnent la main-d'œuvre de partout au Canada, dont l'Atlantique. Beaucoup de gens s'en vont là-bas. De nos jours, il faut que l'exploitation agricole compte suffisamment d'employés ayant les permis qu'il faut pour conduire les camions. Si l'on conduit le camion soi-même, il faut qu'une personne puisse faire fonctionner les moissonneuses-batteuses. On parle de machines valant un tiers de million de dollars, et on ne peut pas demander à une personne de faire le travail si elle n'est pas formée. Il est toujours difficile de trouver du personnel qualifié.

Le sénateur Mercer : Enfin, vous avez parlé d'un examen du processus. Parmi les critiques que j'ai faites, j'ai dit que le projet de loi n'inclut pas d'examen obligatoire. Je sais que la loi fera l'objet d'un examen en 2015, et je parlerai de certains de ces aspects au gouvernement à ce moment-là. Toutefois, j'aurais pensé qu'un examen aurait lieu plus rapidement.

Vous avez parlé de surveillance. Quelle serait la façon de procéder et comment le ministère serait-il informé des constatations, à votre avis?

M. Godfrey : L'ICE compte environ 46 membres, ce qui inclut toute la chaîne d'approvisionnement. Les fabricants retirent le produit — par exemple, la potasse est retirée du sol; il y a l'azote, qui sert à la fabrication; ou on fait venir le produit de l'étranger et il est distribué à des vendeurs de produits agricoles, qui les vendent aux agriculteurs de M. Phillips.

Ils utilisent le réseau d'approvisionnement des chemins de fer tous les jours. Ce sont les troupes sur le terrain qui sont en mesure d'informer mon association. Nous compilons ensuite les renseignements et les envoyons nous-mêmes au ministère. Nous

Transportation Agency review comes, we feel this will be on the table. That is half the reason we are asking for this to proceed now, because we want to be able to test provisions in the bill. We want it to be implemented fully so we can fully test the legislation in the real world, on the ground, and then be able to come back to the department in 2015 as a part of the CTA review, part of the act review you referred to, and give them some factual data.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Thank you for your very informative and instructive testimony.

We were told that this bill took years to reach a consensus among large companies and providers. Did you participate in the consultations that were held during that period?

[*English*]

Ms. Cobden: I would like to say that we were consulted for years, and in fact we have documentation of that consultation. I made reference to it in my remarks in the Rail Freight Service Review Panel work of 2011, as well as some areas of consensus in the Dinning report.

I recognize that we did not get agreement in every place, but where there were areas of agreement, we wonder why that does not get reflected in this bill. I made a specific reference, for example, to the fact that we had agreement on some key metrics like dwell times, car supply, condition of cars, and the list goes on and on, yet we do not see the articulation of the specificity that we agreed to in this bill. We are very worried about that because over time that will get eroded more and more.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Do you not agree that we have come a long way when it comes to the amount of control large companies have over railway management? Do you think this is a good step forward that will help us make another such step in three or four years? The industry reality is a reality of power. Has the industry not taken an important step that will help it take another step in line with your recommendations in three or four years? Is the current agreement between providers and owners not a sign that we are moving forward?

[*English*]

Ms. Cobden: I am not sure who you are directing the question to. I can start.

Senator Boisvenu: Mr. Godfrey.

Mr. Godfrey: I am not sure I understand the specificity of your question.

croyons que lorsque viendra le moment de l'examen de l'Office des transports du Canada, ce sera sur la table. C'est en partie la raison pour laquelle nous demandons l'adoption du projet de loi maintenant, car nous voulons pouvoir mettre à l'essai les dispositions qu'il contient. Nous voulons sa pleine application, de sorte que nous puissions le mettre à l'épreuve sur le terrain et faire part de nos conclusions au ministère en 2015, dans le cadre de l'examen de la LTC auquel vous avez fait référence, et lui donner des données concrètes.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Je vous remercie de vos témoignages très intéressants et très instructifs.

On nous a dit que ce projet de loi a pris des années pour arriver à un consensus entre les grandes entreprises et les fournisseurs. Avez-vous participé aux consultations qui ont eu lieu durant toutes ces années?

[*Traduction*]

Mme Cobden : J'aimerais dire que nous avons été consultés pendant des années, et en fait, nous avons les documents relatifs aux consultations. J'y ai fait référence dans mon exposé pour ce qui est du travail qu'a fait le Comité d'examen des services de transport ferroviaire de marchandises en 2011 et des consensus dans le rapport de Dinning.

Je sais que nous ne sommes pas arrivés à nous entendre sur tous les aspects, mais nous avons trouvé des terrains d'entente à certains égards et nous nous demandons pourquoi ils ne figurent pas dans le projet de loi. Par exemple, j'ai parlé précisément du fait que nous nous sommes entendus sur des paramètres clés, comme les temps de séjour, l'approvisionnement pour les wagons, leur état, et j'en passe, mais le projet de loi n'illustre pas encore les détails dont nous avons convenu. Nous sommes très inquiets, car au fil du temps, les choses s'étioleront davantage.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : N'êtes-vous pas d'accord qu'on partait de loin par rapport à l'emprise des grandes entreprises sur la gestion des chemins de fer? Croyez-vous qu'il s'agit là d'un bon pas en avant, qui fera en sorte qu'on en franchisse un autre dans trois ou quatre ans? La réalité de l'industrie est une réalité de pouvoir. Ne vient-on pas de franchir une étape importante qui fera en sorte que dans trois ou quatre ans, on pourra en franchir une autre qui irait dans le sens de vos recommandations? L'entente actuelle entre les fournisseurs et les propriétaires ne fait-elle pas en sorte que nous avançons?

[*Traduction*]

Mme Cobden : Je ne sais pas à qui vous posez la question. Je peux commencer.

Le sénateur Boisvenu : Je la pose à M. Godfrey.

M. Godfrey : Je ne suis pas sûr de bien comprendre votre question.

[Translation]

Senator Boisvenu: Is the bill not a good step forward that will help us take another such step in three or four years? It is often impossible to have it all. We are trying to make some progress, so that next time we move forward, we would have some elements that meet the expectations. My question is clear. Is this not a good step forward that will help reduce your transportation costs?

[English]

Mr. Godfrey: As I said in my remarks, we believe this is a step in the right direction. We do not think it cures everything. It is why we all worked together in the shipping community to come forward with six amendments, which we brought to the house standing committee. Unfortunately, not one of them made it into the bill. Now, the CFI membership feels that we are out of time, unfortunately. We are going to take this step forward and monitor it carefully.

Senator Greene: Could you please tell me what the word “operational” does for you or does not? What terms are important outside of the word “operational,” just so that I have a complete understanding.

Ian MacKay, Legal Counsel, Canadian Fertilizer Institute: The use of the words “operational terms” in the bill we believe will limit the discussion between the railway and the shipper to only the actual service that is to be provided. Typically, in a commercial arrangement, you will have all kinds of other terms and conditions that govern the rest of the commercial information — credit, billing, *force majeure* and so on. These are typical terms you would find in a commercial agreement, which we believe will be excluded by the use of the words “operational terms.”

Senator Greene: However, the operational issues are the most important issues, are they not?

Mr. MacKay: That is the subject matter of any relationship between the shipper and the railway, but these other elements are important as well.

Ms. Cobden: May I add to that? I think that once you get within the legal construct, so once you are in, for example, the dispute resolution process, if we could only get one wish, it would be our top priority to remove the term “operational.” I do not think in clause-by-clause consideration that that would be too difficult. Wherever you see it, take it out.

The reason for that is that you are going to start creating a burdensome legal process, and I thought the idea of this bill was to get out of burdensome regulatory legal processes. It will create

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Le projet de loi n'est-il pas un bon pas en avant qui fera en sorte que, peut-être dans trois ou quatre ans, on franchira un autre? En affaire, tout avoir est souvent impossible. On essaie d'en avoir une partie pour faire en sorte que lors de la prochaine joute, on ait sur la table des éléments qui rejoignent les attentes? Ma question est claire. Ne s'agit-il pas là d'un bon pas en avant qui fera en sorte que vos coûts de transports pourront être en réduction?

[Traduction]

M. Godfrey : Comme je l'ai dit dans mon exposé, nous croyons que c'est un pas dans la bonne direction. Nous ne pensons pas que le projet de loi règle tout. C'est pourquoi les gens du milieu de l'expédition ont collaboré et ont proposé six amendements, qu'ils ont présentés au comité permanent de la Chambre. Seulement, aucun de nos amendements n'a été apporté au projet de loi. Les membres de l'ICE pensent maintenant que nous manquons de temps, malheureusement. Nous allons prendre l'initiative et surveiller la situation de près.

Le sénateur Greene : Pourriez-vous me dire pourquoi le mot « exploitation » ne convient pas? Pour bien comprendre, j'aimerais savoir quels autres mots sont importants mis à part celui-là.

Ian MacKay, conseiller juridique, Institut canadien des engrais : Nous croyons que l'emploi de l'expression « conditions d'exploitation » dans le projet de loi fera en sorte que les discussions entre la compagnie de chemins de fer et l'expéditeur ne porteront que sur le service fourni. Généralement, dans une entente commerciale, toute sorte d'autres conditions régissent les autres renseignements commerciaux — crédit, facturation, force majeure, et cetera. D'ordinaire, ce sont des conditions contenues dans une entente commerciale qui, à notre avis, seront exclues par l'utilisation de l'expression « conditions d'exploitation ».

Le sénateur Greene : Toutefois, les problèmes d'exploitation sont les problèmes les plus importants, n'est-ce pas?

M. MacKay : C'est l'essentiel de n'importe quelle relation entre l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer, mais ces autres éléments sont également importants.

Mme Cobden : Puis-je ajouter un commentaire? Je pense qu'une fois qu'on entre dans le cadre juridique, par exemple lorsqu'on lance le mécanisme de règlement des différends, s'il fallait qu'un seul de nos souhaits soit exaucé, nous choisirions d'abord d'éliminer le mot « exploitation ». Je ne crois pas que cela serait trop difficile dans le cadre d'une étude article par article. Chaque fois que vous voyez le mot, éliminez-le.

Pourquoi? Parce que si vous utilisez ce mot, vous allez créer un processus juridique laborieux, et je pensais que la raison d'être du projet de loi était justement d'éviter les processus de

motion after motion, before you even get started with the good part of the tools that are now being provided.

Senator Greene: In terms of the issues that you have with the CN Rail, et cetera, are not most of them operational issues?

Ms. Cobden: Here is how this plays out in practice: If the cars do not come in, we cannot, for example, report back to our shareholders the best economic performance we can because of car supply availability. It is that bad in some cases.

Senator Greene: Is that not an operational issue?

Ms. Cobden: Yes. However, once you get into the legal construct, you decide to go for a dispute resolution process. They are not meeting the nature of —

When you get into “operational term,” what you will have created — and this is what I ask you to think about — is an overly burdensome legal process. Is this what you want to create? Once you are within the legislation, that is what you are causing: It will be preceded by motion after motion. Before you can get into solving the problem and getting back on track, it will be lawyer base after lawyer base.

Why? The word “operational” adds uncertainty: There is no definition and there is no legal precedence anywhere in this statute to give lawyers something to fall back on. It is a wide-open field that will create a very costly process. I thought we wanted — “we” as in the collective shippers, governments and railways — something that was not so costly.

Senator Greene: I will be argumentative: I am trying to understand it. I would have thought that the word “operational” confines the dispute resolution process to those particular issues which are of most importance.

Ms. Cobden: My advice is if you want to keep the word “operational,” then more amendments are needed. You will need to define it and put specific parameters around it, because without that it is uncertain and will be a burdensome legal process. I guess you have options.

Senator Greene: That is interesting, thank you.

Senator Unger: If the bill passes, an arbitrator would be expected to establish a commercially fair and reasonable service agreement between the shipper and the railway by considering the interests of both parties, of course.

Do you have confidence in the arbitrator’s ability to achieve a commercially fair and reasonable service agreement? If not, why not?

Mr. MacKay: I have a comment on the bill. There are many hoops, loops, bells and whistles in here that the arbitrator will have to take into account. The thing that surprised the shippers,

réglementation juridique laborieux. Par contre, dans ce cas-ci, on va seulement favoriser la création d’un grand nombre de motions avant de pouvoir se pencher sur la grande partie de ces outils.

Le sénateur Greene : Les problèmes que vous avez avec le CN, et cetera, ne sont-ils pas en grande partie des problèmes d’exploitation?

Mme Cobden : Voici un exemple concret : si les wagons n’arrivent pas, nous ne pouvons pas, par exemple, offrir le meilleur rendement économique à nos actionnaires en raison de l’approvisionnement en wagons et de leur disponibilité. C’est aussi grave que cela dans certains cas.

Le sénateur Greene : N’est-ce pas un problème d’exploitation?

Mme Cobden : Oui. Toutefois, une fois que vous entrez dans le cadre juridique, vous décidez de lancer un processus de règlement de différend. Cela ne satisfait pas à la nature de...

Lorsque vous parlez de « conditions d’exploitation », ce que vous créez — et je vous demande d’y réfléchir —, c’est un processus juridique beaucoup trop laborieux. Est-ce ce que vous voulez créer? Une fois dans la loi, voici ce qui se produit : on passe d’une motion à l’autre. Avant de pouvoir résoudre un problème et de reprendre les activités, il faudra consulter avocat après avocat.

Pourquoi? Parce que le mot « exploitation » entraîne l’incertitude. En effet, le mot n’est pas défini et il n’y a aucun précédent jurisprudentiel lié à cette loi sur lequel les avocats peuvent s’appuyer. C’est un vaste cadre qui entraînera un processus extrêmement dispendieux. Je croyais que nous voulions trouver — « nous » représente les expéditeurs, les gouvernements et les compagnies de chemin de fer — une solution qui n’était pas si dispendieuse.

Le sénateur Greene : Je vais argumenter, mais c’est seulement pour mieux comprendre. Je pensais que le mot « exploitation » limitait le processus de règlement de différends aux problèmes d’exploitation, étant donné qu’ils sont les plus importants.

Mme Cobden : Si vous voulez garder le mot « exploitation », je vous conseille de proposer plus d’amendements. Par exemple, il faudra lui donner une définition et des paramètres précis, car sans un tel cadre, on crée de l’incertitude et cela entraîne un processus juridique laborieux. Je présume que vous avez des options.

Le sénateur Greene : C’est intéressant. Merci.

La sénatrice Unger : Si le projet de loi est adopté, il est prévu qu’un arbitre élabore une entente de services raisonnable et équitable sur le plan commercial entre l’expéditeur et la compagnie de chemin de fer en tenant évidemment compte des intérêts des deux parties.

Faites-vous confiance aux compétences de l’arbitre pour élaborer une entente de services raisonnable et équitable sur le plan commercial? Sinon, pourquoi?

M. MacKay : J’ai un commentaire au sujet du projet de loi. Il contient un grand nombre de détails, de complications, de particularités, et cetera, dont l’arbitre devra tenir compte. Ce

when we first saw Bill C-52, was the extent of the detail. Every one of those details will have to be interpreted and applied by the arbitrator in the course of the arbitration. We are trying to address some of the complicated detail that we find in the six amendments proposed through the Coalition of Rail Shippers.

Yes, the arbitrators will do that, but it will not be an easy road to hoe.

Senator Unger: Do you agree that the \$100,000 fine for each situation to be levied against the railways will be sufficient? Is it too much or too little?

Ms. Cobden: I can certainly take that question. We do appreciate the introduction of the AMPS processes in the bill, the monetary penalties. However, the one thing we are lacking so far, and I hope this will follow soon, is clarity on how the AMPS will work.

Our perspective as forest products shippers is that we do not have a position on the value. It sounds significant. The bigger issue for us is the degree to which we hold the railways accountable for that. We would like to see a transparent process that tells the world, or Canadians who care, how many the AMPS get.

It is no different in environmental legislation when you have penalties applied to a bad actor that is polluting. We would like to see a commitment on the part of the government to give us the big picture of how often AMPS is used. That is another signal as to whether this is working, and another signal to the degree of the problem. It helps with transparency. Our issue is not so much on the value: It is more on the process of making that information public.

Senator Unger: How difficult was it and how many times would you have to try to negotiate a service agreement with a railway? How many times did it not work out?

Ms. Cobden: I can speak with some personal experience on this. I led the negotiations and I will say, with all respect, that we tried and tried to do what we could for service agreements before calling for legislation up to and including the FPAC, which had a process with one of the railways. I think I am allowed to name them, but I will not just in case.

We had a commercial-based process where I led a negotiation team of six FPAC member companies negotiating with the railways for a forest industry service agreement, hoping to avoid this legislative process.

As I mentioned in my remarks, the private sector is not always looking for legislative activities, as you well know. However, in this case, that was a dismal failure. We had agreements which fell apart, and it was extraordinarily difficult and complex. It actually

qui a surpris les expéditeurs lorsqu'ils ont vu le projet de loi C-52 pour la première fois, c'est le grand nombre de détails. Chacun de ces détails devra être interprété et appliqué par l'arbitre pendant l'arbitrage. Les six amendements proposés par la Coalition des expéditeurs par rail visent à simplifier certains de ces détails complexes.

Oui, les arbitres feront cela, mais ce ne sera pas facile.

La sénatrice Unger : Pensez-vous que l'amende de 100 000 \$ pour chaque situation qui sera infligée aux compagnies de chemin de fer sera suffisante? Est-elle trop élevée, ou pas assez?

Mme Cobden : Je peux certainement répondre à cette question. Nous sommes reconnaissants de l'introduction du RSAP dans le projet de loi, c'est-à-dire les sanctions monétaires. Toutefois, ce que nous ne savons pas, et j'espère qu'on nous le dira bientôt, c'est comment fonctionnera le RSAP.

En tant qu'expéditeurs de produits forestiers, nous n'avons pas d'opinion sur la valeur de l'amende. Elle semble assez importante. Ce que nous trouvons important, c'est dans quelle mesure on obligera les compagnies de chemin de fer à respecter cela. Nous aimerions qu'on mette en place un processus transparent qui dirait au monde, ou aux Canadiens que cela intéresse, à combien de compagnies s'applique le RSAP.

Ce n'est pas différent des lois environnementales où l'on impose des sanctions à une entreprise qui pollue. Nous aimerions que le gouvernement s'engage à nous donner une idée de la fréquence à laquelle on a recours au RSAP dans l'ensemble. C'est une autre façon de nous aider à déterminer si le processus fonctionne, et de nous aider à déterminer la gravité du problème. Cela contribue à la transparence. Nous n'avons pas vraiment de problème avec la valeur de l'amende, mais plutôt avec le processus par lequel on rend ces renseignements publics.

La sénatrice Unger : À quel point était-il difficile de négocier une entente de services avec une compagnie de chemin de fer et combien de fois deviez-vous recommencer? Combien de fois cela a-t-il échoué?

Mme Cobden : Je peux parler de mon expérience personnelle à cet égard. J'ai mené les négociations et je dirai, avec respect, que nous avons fait tout notre possible pour conclure des ententes de services avant de demander une loi à cet égard. L'APFC a même lancé un processus avec l'une des compagnies de chemin de fer. Je crois que j'ai le droit de la nommer, mais je m'en abstiendrai, au cas où.

Nous avons un processus commercial dans le cadre duquel j'ai mené une équipe de négociation composée de six entreprises membres de l'APFC qui négociaient une entente de services concernant l'industrie forestière avec les compagnies de chemin de fer, dans le but d'éviter ce processus législatif.

Comme je l'ai mentionné dans mes commentaires, le secteur privé ne recherche pas vraiment les activités législatives, comme vous le savez bien. Toutefois, dans ce cas-ci, cela a été un échec retentissant. Des ententes ont échoué, et c'était extrêmement

further eroded the relationships, which was really unfortunate. It made us stand firm on our resolve, our realization that we need this legislation. It is very difficult.

Mr. Godfrey: CFI also tried negotiating since 2006, specifically with the two major Class 1 railways to come forward with a commercial dispute resolution because we honestly did not want to see legislation. We thought we could find a commercial based solution to get a backstop to bring them to the table to negotiate commercial terms. We were unsuccessful. They felt they could deal with our members.

Our members do have good relations with many of these railways, especially some of our larger members, but a lot of medium and captive shippers are finding it difficult and have been experiencing service problems in the last number of years. This is why we joined the Coalition of Rail Shippers and why I am sitting here today.

To reiterate, now is the time for the committee to pass the bill so we can test these provisions.

Senator Eggleton: Mr. Godfrey, I think you have made it clear that you want this bill to pass now and get it into implementation to see how it goes. You would have liked to see amendments, but maybe later on.

I would like to test this practical implementation problem on the other two witnesses. If this committee recommends an amendment to the bill, for example dropping the word “operational,” and the Senate also recommends it, that means it goes back to the House of Commons. By the time the Senate deals with this, the House of Commons will be in recess for the summer. It could be in recess sometime this week, for example, and we will be going one or two weeks after, maybe more, maybe into the summer.

In any event, the house will be in recess and this bill will have to go back to the house if we amend it, which means mid-September if there is not a prorogation, because there is rumour of possible prorogation in the fall, which could mean even later. The question then becomes is it best to go with what is here now, test it out and maybe come back at a later time, if necessary, to make amendments? That could be a couple of years or so down the road. Alternatively, is it better to get it right at the start?

Ms. Cobden: If there were a commitment to move this bill forward when the house resumes, I think shippers, who have suffered for years and years with bad service — without having the opportunity to ask my members about this, but this is my gut instinct — we could wait two or three months, relative to the

difficile et complexe. Ce processus a en fait envenimé les relations, ce qui est très dommage. Nous sommes sortis de ce processus encore plus convaincus que nous avons besoin de cette loi. C’est très difficile.

M. Godfrey : L’ICE est également en négociations depuis 2006, surtout avec deux importants chemins de fer de classe I, afin de résoudre un différend commercial, car bien franchement, nous ne voulions pas en arriver à l’adoption d’une loi. Nous pensions pouvoir trouver une solution commerciale pour les amener à négocier les conditions commerciales. Nous avons échoué. Les compagnies avaient l’impression d’être en mesure de s’occuper de nos membres.

Nos membres ont de bonnes relations avec un grand nombre de ces compagnies de chemin de fer, surtout certains de nos membres les plus importants, mais un grand nombre d’expéditeurs intermédiaires et « captifs » ont eu des problèmes et des difficultés avec les services qu’ils ont reçus au cours des dernières années. C’est pourquoi nous nous sommes joints à la Coalition des expéditeurs par rail et c’est pourquoi je suis ici aujourd’hui.

J’aimerais répéter qu’il est maintenant temps que le comité adopte le projet de loi, afin que nous puissions mettre ces dispositions à l’essai.

Le sénateur Eggleton : Monsieur Godfrey, je crois que vous avez dit clairement que vous vouliez que le projet de loi soit adopté maintenant et qu’on le mette en œuvre pour voir comment il fonctionne. Vous auriez aimé apporter des amendements, mais peut-être plus tard.

J’aimerais soumettre ce problème de mise en œuvre aux deux autres témoins. Si le comité recommande un amendement au projet de loi, par exemple qu’on élimine le mot « exploitation », et que le Sénat recommande la même chose, cela signifie que le projet de loi est renvoyé à la Chambre des communes. Lorsqu’il sera renvoyé à nouveau au Sénat, la Chambre des communes aura cessé ses travaux pour l’été. Elle pourrait même ajourner cette semaine, par exemple, et nous poursuivrons nos travaux pendant une ou deux semaines, et peut-être jusqu’à l’été.

D’une façon ou d’une autre, la Chambre aura suspendu ses travaux et le projet de loi devra retourner à la Chambre si nous l’amendons, ce qui signifie à la mi-septembre s’il n’y a pas de prorogation, car il y a des rumeurs au sujet d’une prorogation à l’automne, ce qui pourrait signifier que ce sera plus tard. La question est donc de savoir s’il est préférable d’utiliser ce que nous avons en ce moment, le mettre à l’essai et peut-être y revenir plus tard, si nécessaire, pour y apporter des amendements. Cela pourrait être dans deux ans. Nous pouvons aussi nous demander s’il est préférable de le perfectionner dès le premier essai.

Mme Cobden : Si on s’engageait à faire avancer le projet de loi dès la reprise des travaux de la Chambre, je crois que les expéditeurs, qui se contentent depuis des années de mauvais services — et je n’ai pas eu l’occasion de parler de cela à mes membres, mais je me fie à mon intuition — pourraient attendre

years and years we have been dealing with this, and see significant improvement, like the dropping of the word “operational,” as long as it is partnered with a commitment to get the bill through.

As I mentioned, we would rather have this bill than to see it die. If it is partnered with a commitment to get this bill done, I think we would take the time, two or three months, to get changes as significant as that, and the other two or four being proposed by the coalition, for sure.

Mr. Phillips: Most of the grain companies would prefer to see the amendments in as well. There are rumours of a cabinet shuffle, and the reality is that we might see a proroguing of the house in the fall and risk losing it. If we are going to lose it, it is better than nothing. If we can get it through, as Ms. Cobden says, then we prefer the amendments.

Mr. Godfrey: Obviously you have outlined the concerns my members have brought to me. We support those six amendments, make no mistake, and we would rather have seen those six amendments in the bill in the house standing committee. It did not happen, and now we are scared we are going to lose it, so we are asking you to pass it.

[Translation]

Senator Fortin-Duplessis: Welcome, everyone. Today, I am replacing my colleague, Senator Leo Housakos.

My question is for Mr. Phillips. I was flabbergasted to learn that the railcars were not arriving on time to transport your products — grain and such.

Have you figured out why the railcars are not arriving on time? What excuse are railway companies giving for the lateness? Imposing a fine would be a good idea in the case of a breach, but do you know why they are not arriving on time?

[English]

Mr. Phillips: That is a question we have asked them many times as well, and a lot of excuses come up. Some of them are valid. In fairness to the railways, sometimes there can be avalanches in the wintertime that will slow the trains down coming through the mountains. We suspect it is more likely that they have simply diverted the locomotives and crews to go haul another product that perhaps someone has offered a bit more money than what the grain people are offering. I think there is some of that and they allocate the resources to other commodities from time to time. If the grain companies were here, they would tell you they get every excuse in the book, and none of them are very good.

deux ou trois mois, car ce n'est pas comparable à des années d'attente, pour pouvoir avoir des améliorations importantes, comme l'élimination du mot « exploitation »; mais il faut que cela s'accompagne d'un engagement à faire avancer le projet de loi.

Comme je l'ai mentionné, nous aimerions mieux avoir le projet de loi dans sa forme actuelle que de le voir mourir au *Feuilleton*. Si on s'engage à le faire avancer dans le processus, je crois que nous prendrions le temps, c'est-à-dire deux ou trois mois, d'apporter des changements aussi importants, ainsi que les deux ou quatre autres changements proposés par la coalition, bien sûr.

M. Phillips : La plupart des entreprises céréalières préféreraient aussi qu'on amende le projet de loi. Il y a des rumeurs concernant un remaniement du Cabinet, et la réalité, c'est que nous pourrions assister à une prorogation de la Chambre à l'automne et risquer de perdre le projet de loi. Si nous devons le perdre, cette version est mieux que rien. Par contre, si nous pouvons le faire passer par toutes les étapes du processus, comme l'a dit Mme Cobden, nous préférons avoir les amendements.

M. Godfrey : Vous avez exprimé les préoccupations de mes membres. Nous appuyons ces six amendements, et nous aurions mieux aimé qu'ils soient apportés au projet de loi dans le comité permanent de la Chambre. Cela ne s'est pas produit, et maintenant, nous avons peur de perdre le projet de loi, et nous vous demandons donc de l'adopter.

[Français]

La sénatrice Fortin-Duplessis : Bienvenue à vous tous. Aujourd'hui je remplace mon collègue, le sénateur Leo Housakos.

Ma question s'adresse à M. Phillips. J'ai été estomaquée d'apprendre que les wagons n'arrivaient pas à temps pour transporter vos produits, le grain, et cetera.

Avez-vous identifié la raison pour laquelle les wagons n'arrivent pas à temps? Qu'est-ce que les compagnies de chemins de fer donnent comme excuses pour ne pas être à temps? L'idée d'une contravention serait bonne dans les cas où il y a un manquement, mais savez-vous pourquoi ils ne sont pas là en temps?

[Traduction]

M. Phillips : Nous leur avons également posé cette question à de nombreuses reprises, et nous avons reçu un grand nombre d'excuses en réponse. Certaines de ces excuses sont valables. Pour être juste envers les compagnies de chemin de fer, il peut parfois se produire des avalanches en hiver et cela ralentit les trains qui passent par les montagnes. Toutefois, nous soupçonnons qu'il est plus probable que la compagnie ait simplement détourné les locomotives et les employés pour aller chercher un autre produit pour lequel un expéditeur a peut-être offert plus d'argent que les expéditeurs de grains. Je crois qu'il y a un peu de cela, et que les compagnies affectent les ressources à d'autres produits de temps en temps. Si les représentants des entreprises céréalières étaient ici, ils vous diraient qu'ils ont entendu toutes les excuses possibles, et qu'aucune d'entre elles n'est vraiment convaincante.

To go further, this means that if you are the grain company and selling your grain to a flour mill in Japan, there is a big penalty if you do not deliver that grain on time. If the grain companies are getting poor service, then they say, "Well, if we have to pay \$1 a bushel penalty, then I have to pay \$1 a bushel less to the farmer to allow for that risk." That comes right back down to the farm gate. The farmers actually take all those railway problems out of our bottom line. It is unfortunate, and we have never had really good excuses.

Senator Mercer: I am curious. Your reference earlier in your statement about Canada Post is resonating with me. They do not know where the train is, and they also do not know where most of their container cars are. I am having difficulty with this argument. I like the amendments. I would like to move the amendments and I would like to get the amendments in there to make it a better bill, but I am struggling with doing that. I see the whole Coalition of Rail Shippers saying, "Yes, we want all of that but, if we cannot have that, we will take this poor bill rather than wait for a good bill with a chance that we have to start all over again in the fall if there is prorogation." Can you help me with that, Mr. Phillips?

Mr. Phillips: Yes. I think we are afraid of losing it.

The other point we want to leave with you by mentioning these amendments over and over again is that if we have to come back in three years but it did not work, we want you to remember that we were here and said we needed those amendments. That is one of the key points we want everyone to remember in the house and the Senate and the opposition. We want you to remember those points.

I wanted to mention one other fact. You can put together coalitions, but trying to keep everyone together and focused on one point of view is not easy. Our coalition has been in existence for years, and we represent around 90 per cent of the rail freight revenue of CN and CP. If 90 per cent of your customers are unhappy, guess where the problem is? It is not with the shippers.

Mr. MacKay: You have to keep in mind the big picture. What shippers sought was the right to have a commercial agreement with the railway with commercial accountability for service failure, and we will decide between us what we are able to do and not do moving forward, and then the ability, taking into account the monopolistic nature of the market, to get an agreement where you cannot get one with the railway by way arbitration. We have those two things in this legislation in the big picture. It is the details that have kind of tripped things up.

Pour aller plus loin, cela signifie que si vous êtes une entreprise céréalière et que vous vendez votre grain à un moulin à farine au Japon, vous devez payer une amende importante si vous ne livrez pas le grain à temps. Si les entreprises céréalières reçoivent un mauvais service, elles calculeront que si elles doivent payer une sanction de 1 \$ par boisseau, elles paieront donc 1 \$ de moins par boisseau à l'agriculteur pour compenser le risque. Cela revient donc à l'exploitation agricole. Au bout du compte, ce sont les agriculteurs qui paient pour les problèmes liés au chemin de fer. C'est dommage, et nous n'avons jamais entendu de bonnes excuses à cet égard.

Le sénateur Mercer : Je suis curieux. Plus tôt dans votre exposé, vous avez fait référence à Postes Canada : vous avez dit que les employés de Postes Canada ne savent pas où le train se trouve, et ils ne savent pas non plus où se trouvent la plupart de leurs wagons. J'ai de la difficulté à comprendre cet argument. J'aime les amendements. J'aimerais proposer les amendements et j'aimerais qu'ils soient appliqués au projet de loi pour l'améliorer, mais j'ai de la difficulté à faire cela. Je constate que tous les membres de la Coalition des expéditeurs par rail se disent : « Oui, nous voulons tout cela, mais si nous ne pouvons pas l'avoir, nous accepterons ce mauvais projet de loi plutôt que d'attendre un bon projet de loi en courant le risque de devoir tout recommencer à l'automne s'il y a une prorogation. » Pourriez-vous m'aider, monsieur Phillips?

M. Phillips : Oui. Je crois que nous avons peur de perdre le projet de loi.

L'autre point que nous voulons faire valoir en mentionnant sans cesse ces amendements, c'est que si nous devons revenir dans trois ans, car cela n'a pas fonctionné, nous voulons que vous vous rappeliez que nous étions ici et que nous avons dit que ces amendements étaient nécessaires. C'est l'un des points les plus importants que nous voulons que tout le monde se souvienne à la Chambre et au Sénat et parmi les députés de l'opposition. Nous voulons que vous vous souveniez de cela.

J'aimerais mentionner une autre chose. Vous pouvez former des coalitions, mais rassembler tout le monde et les faire adopter le même point de vue n'est pas facile. Notre coalition existe depuis des années, et nous représentons environ 90 p. 100 des revenus du transport de marchandises par rail du CN et du CP. Si 90 p. 100 de vos clients ne sont pas contents, devinez où est le problème? Ce n'est pas du côté des expéditeurs.

M. MacKay : Vous devez voir les choses dans leur ensemble. Ce que les expéditeurs cherchent à obtenir, c'est le droit de conclure une entente commerciale avec la compagnie de chemin de fer qui prévoit une responsabilité commerciale en cas d'interruption de service, et nous déciderons entre nous ce que nous pouvons faire. Ils veulent aussi pouvoir parvenir à une entente par arbitrage lorsque c'est impossible de parvenir à une entente avec la compagnie de chemin de fer, tout en tenant compte du monopole que ces compagnies exercent. Ces deux choses sont dans la loi dans la vue d'ensemble. Ce sont les détails qui ont compliqué les choses.

Senator Mercer: The devil is in the details, as you know. Unlike our colleagues in the House of Commons, we can guarantee we will be here for a certain number of years. Most of us around the table will be here in 2015. I certainly would appreciate, assuming we do not amend it and assuming we do pass the bill, that the coalition actively communicates with us on the committee, telling us how it is going, even though there is no provision for that in the bill. It would be helpful, so that when you come back and say, "I told you so," we will not be surprised.

Mr. Godfrey: I will say that this process has made the coalition stronger than it has ever been and more in line than it ever has been. We will be here, trust me.

The Chair: Thank you, Ms. Cobden, Mr. Godfrey, Mr. MacKay and Mr. Phillips. We will likely be hearing more of your message since our second panel is part of your coalition.

In the second hour we are pleased to welcome Greg Cherewyk, Executive Director of Pulse Canada; and from the Western Canadian Shippers' Coalition, Ian May, Chair, and Allan Foran, legal counsel.

Greg Cherewyk, Executive Director, Pulse Canada: Thank you for having me here today. I am Executive Director at Pulse Canada.

Pulse Canada represents the growers of pulse crops across Canada, about 30,000, and over 130 different members of the trade, those who process and export pulse crops to over 180 countries around the world. We are the big kid on the block in terms of world trade. In many of our crops, we have 40 per cent of world trade. It is a rather large industry within the agriculture sector.

You heard from my colleagues within the Coalition of Rail Shippers today and the importance of six amendments that we collectively put forward. I will not reiterate what has already been said, but stress what Pulse Canada has said since the beginning of this process. In order to encourage agreements that raise the bar and allow Canadian base businesses to drive our export-driven economy to maximize their production and marketing capacity without having to work through costly legal proceedings, this bill must provide sufficient clarity, definition and guidance so that railways and shippers understand the framework within which they should negotiate agreements. If they cannot reach agreements in the commercial environment, this bill must provide clarity and guidance to the parties and arbitrator so that the legislative backstop is fair and cost-effective.

If this committee and the house believes the bill goes far enough to satisfy those criteria and creates the condition that Pierre Lemieux, the Parliamentary Secretary to the Minister of Agriculture said in the house on May 30 — "will ensure that

Le sénateur Mercer : Le diable est dans les détails, comme vous le savez. Contrairement à nos collègues de la Chambre des communes, nous pouvons garantir que nous serons ici pendant un certain nombre d'années. Par exemple, la plupart des sénateurs dans cette pièce seront ici en 2015. J'aimerais certainement, en présumant que nous n'amendons pas le projet de loi et en présumant que nous l'adoptons, que la coalition communique activement avec les membres du comité et nous tienne au courant des développements, même s'il n'y a aucune disposition à cet égard dans le projet de loi. Cela nous aiderait, et lorsque vous reviendrez et que vous nous direz que vous nous aviez prévenus, nous ne serons pas surpris.

M. Godfrey : Je dirais que ce processus a rendu la coalition plus forte et plus intégrée que jamais. Nous serons là, faites-moi confiance.

Le président : Merci, madame Cobden, monsieur Godfrey, monsieur MacKay et monsieur Phillips. Vous aurez probablement l'occasion de nous parler davantage puisque des membres de votre coalition participeront à notre deuxième table ronde.

Nous sommes heureux d'accueillir, pour la deuxième heure, Greg Cherewyk, directeur exécutif de Pulse Canada, de même que le président de la Western Canadian Shippers' Coalition, Ian May et son conseiller juridique, Allan Foran.

Greg Cherewyk, directeur exécutif, Pulse Canada : Je vous remercie de me recevoir. Je suis le directeur exécutif de Pulse Canada.

Pulse Canada représente environ 30 000 cultivateurs de légumineuses de même que plus de 130 membres commerciaux, qui transforment et exportent les légumineuses dans plus de 180 pays. Nous occupons une place importante dans le commerce mondial, puisque nombre de nos cultures y occupent 40 p. 100 du marché. C'est une industrie importante dans le secteur de l'agriculture.

Mes collègues de la Coalition des expéditeurs par rail vous ont parlé de l'importance des six modifications que nous proposons. Je ne répéterai pas leurs propos, mais j'insisterai sur ce que dit Pulse Canada depuis le début du processus. Pour favoriser les accords qui placent la barre plus haute et pour permettre aux entreprises canadiennes de stimuler notre économie fondée sur les exportations dans le but de maximiser leur capacité de production et de commercialisation sans avoir à passer par des procédures judiciaires coûteuses, le projet de loi doit être clair et précis, et présenter des directives permettant aux compagnies de chemin de fer et aux expéditeurs de comprendre le cadre qui régit la négociation des accords. Dans les cas où ils ne parviennent pas à conclure des accords dans le contexte commercial, le projet de loi doit orienter les parties et l'arbitre, et offrir un renfort législatif juste et économique.

Si le comité et la Chambre sont d'avis que le projet de loi répond à ces critères et permet aux expéditeurs de négocier des accords qui améliorent la clarté et la prévisibilité des services, comme l'a fait valoir le secrétaire parlementaire du ministre de

shippers can negotiate agreements that bring greater clarity and predictability on service” — then our attention must turn to ensuring we are making progress toward that goal. How will we know, and what can and will be done if we are not reaching our goals?

At the latest Export Development Industry Stakeholder Panel meeting, the importance of predictability and reliability in the supply chain and the need to have good measures to assess performance took up quite a bit of air time. At one point, Warren Everson of the Canadian Chamber of Commerce remarked that tariff reduction and trade agreements alone are not a market development strategy. That sentiment was echoed recently by Peter Hall, chief economist with the EDC, when he spoke to members of the Saskatchewan Trade and Export Partnership on May 29. He said that key economic indicators are pointing to strong economic growth, increasing consumer confidence and generally good times ahead for the global economy. However, picking up on the discussion at the EDC Industry Stakeholder Panel session, he asked if we have enough warm bodies in the province to do the work that is actually coming our way, and even if we can do all those things, do we have enough transportation infrastructure to take the stuff we have generated inside the province and get it to market?

The question of whether or not there is sufficient physical infrastructure capacity is one concern, but the other question more relevant to our discussion is whether there will be rail capacity to provide the level of service required to keep pace with growth. As one of our members constantly reminds us, “It’s about increasing the size of the pie — not simply slicing it up a different way.”

We cannot look ahead and accept that what happened during the first quarter of this year is “good enough” or, in the parlance of our act, “adequate and suitable.” Again, winter struck Canada, and one railway in particular explained away poor performance in some areas while reporting record movements in others. Was it simply winter that caused performance failures and a lack of capacity for agriculture and forestry, or was it in part a redeployment of locomotives, crews and cars to satisfy huge volumes of crude oil movement by rail?

Crude-by-rail revenue was up 300 per cent in that quarter for that railway. During the house committee railway meeting, Shauntelle Paul of CN reminded everyone that it takes nine months to train someone to be a conductor on the railway, but six months if not longer to get railcars. In that kind of environment, having adequate surge capacity clearly has to be part of the plan because it should never be about crude oil or ag or forestry. It must be about crude oil, ag, forestry, mining, fertilizer, automotive, et cetera.

l’Agriculture Pierre Lemieux en Chambre le 30 mai, alors nous devons veiller à atteindre cet objectif. Comment le saurons-nous, et que pourrions-nous faire si nous n’atteignons pas nos objectifs?

Lors de la dernière réunion du Panel consultatif sur l’industrie d’EDC, l’importance de la prévisibilité et de la fiabilité de la chaîne d’approvisionnement, et la nécessité d’établir des mesures d’évaluation du rendement efficaces ont occupé une place importante dans la discussion. Warren Everson de la Chambre de commerce du Canada a fait valoir que la réduction tarifaire et les accords commerciaux ne constituaient pas en soi une stratégie de développement des marchés. C’est également l’opinion qu’a exprimée Peter Hall, économiste en chef à EDC, lorsqu’il s’est adressé aux membres du Partenariat du commerce et des exportations de la Saskatchewan le 29 mai. Il a dit que les indicateurs économiques clés montraient une importante croissance économique, ce qui allait accroître la confiance des consommateurs et entraîner des conditions favorables au sein de l’économie mondiale. Toutefois, pour faire suite à la discussion tenue lors de la réunion du Panel consultatif, il a demandé si nous avions suffisamment de ressources pour accomplir les tâches qui se présenteraient et, le cas échéant, si nos infrastructures de transport étaient suffisantes pour acheminer nos produits vers les marchés.

La capacité des infrastructures physiques est une chose, mais la capacité des réseaux de chemins de fer à fournir les services nécessaires pour suivre la croissance est une autre question pertinente aux fins de notre discussion. Comme nous le rappelle constamment un de nos membres, il faut préparer un plus gros gâteau, et non se contenter d’en changer les portions.

Pour aller de l’avant, on ne peut pas tout simplement dire que les résultats du premier trimestre de cette année étaient « suffisants » ou, pour utiliser le langage de la loi, « convenables ». Encore une fois, l’hiver a frappé le Canada, et une compagnie de chemin de fer a justifié son mauvais rendement dans certains secteurs, alors qu’elle a connu des déplacements record dans d’autres. Est-ce que l’hiver est le seul responsable de cette défaillance du rendement et de la capacité insuffisante dans les domaines de l’agriculture et de la foresterie, ou est-ce que le redéploiement des locomotives, de l’équipage et des wagons pour le transport de grands volumes de pétrole brut par rail y est pour quelque chose?

Les revenus de transport du pétrole brut par rail de la compagnie ont connu une hausse de 300 p. 100 au cours de ce trimestre. Lors de sa rencontre avec le comité de la Chambre, Shauntelle Paul du CN a rappelé qu’il fallait neuf mois pour former un conducteur sur la ligne de chemin de fer, mais six mois ou plus pour obtenir les wagons. Dans ce contexte, le renforcement de la capacité de pointe doit faire partie du plan, parce qu’il ne faut pas seulement viser le pétrole brut, l’agriculture ou la foresterie, mais aussi l’industrie minière, les engrais, les voitures, et cetera.

All of this is to say that service agreements can play an important role in ensuring there is adequate capacity in place to encourage growth and to service it. In fact, further investment into productive capacity is very much dependent on consistent and reliable rail freight service. The six amendments that the CRS proposed aimed to ensure those outcomes will be delivered. The response thus far has been that Bill C-52 will deliver as is. However, in order for us to know if the bill went far enough, we will need to know if agreements are being signed, implemented and executed, but more importantly that they are resulting in measurable and continuous improvement for companies that drive Canada's economy. Again, how will we know, and what can and will be done if we are not reaching our goals? I would like to answer that question.

We will only know if we are reaching goals if we obtain objective, accurate and credible information on system performance and key performance indicators for the companies that produce and market what Canada has to offer. Are railcar orders being planned and fulfilled weekly according to schedule? Are railcars in suitable condition to move product to port? Are changes to plans being communicated in advance? Are transit times consistent or wildly variable? Are we performing well in all of these areas and increasing unloads at the port? Finally, are meaningful commitments in each one of these areas being locked into service agreements that provide companies with predictable and reliable rail freight service?

If those who voted unanimously in support of this bill in the house believe it should pass without the proposed amendments, then they believe it will result in effective agreements and measurable improvements in all areas. If the Senate believes this bill should pass as is, you are saying it creates the conditions for measurable change that Canadian businesses seek. If the government believes this bill is a tool that will help provide shippers with improved levels of service that enhance their competitiveness in the global marketplace, then it will be prepared to measure progress and make adjustments, if necessary, as early as 2015 under the Canada Transportation Act review.

Pulse Canada will work with its counterparts across the agriculture industry and shipping community through the CRS to encourage the development and implementation of the measurement system. We will be well prepared to encourage swift, regulatory and/or legislative action to strengthen this act when the measures tell us it is time.

Just as members and players across the logistical supply chain focus on continuous improvement in their businesses, so too must we as we look at ensuring the right mix of commercial and legislative solutions are in place to support Canadian businesses that are demanding greater predictability and reliability from their freight system.

Tout cela pour dire que les ententes de service peuvent jouer un rôle important en vue d'assurer une capacité adéquate pour favoriser la croissance et offrir les services connexes. En fait, les investissements dans la capacité de production dépendent grandement de la fiabilité et de la régularité du transport ferroviaire. Les six modifications proposées par la CER visent l'atteinte de ces objectifs. Jusqu'à présent, on a dit que le projet de loi C-52 permettrait de le faire. Toutefois, pour savoir s'il est allé assez loin, il faudra voir si des ententes sont conclues, mises en œuvre et appliquées, et, de façon plus importante, si elles donnent lieu à une amélioration mesurable et continue pour les entreprises qui stimulent l'économie du Canada. Donc, comment le saurons-nous et que pourrions-nous faire si nous n'atteignons pas nos objectifs? J'aimerais qu'on réponde à cette question.

La seule façon de savoir si nous avons atteint nos objectifs sera d'obtenir des renseignements exacts, objectifs et crédibles sur le rendement du système et des indicateurs de rendement clés pour les entreprises qui produisent et commercialisent ce que le Canada a à offrir. Est-ce que les commandes de wagons sont planifiées et remplies chaque semaine, en fonction du calendrier? Est-ce que l'état des wagons est acceptable pour l'acheminement des produits vers le port? Est-ce que les changements dans la planification sont communiqués à l'avance? Est-ce que les temps de déplacement sont réguliers ou très variables? Est-ce que notre rendement est bon dans tous ces domaines, et est-ce que le nombre de déchargements au port augmente? Enfin, est-ce que les engagements importants dans chacun de ces domaines sont confirmés par des ententes qui offrent aux entreprises des services de transport ferroviaire fiables et prévisibles?

Si les députés qui ont accepté à l'unanimité le projet de loi en Chambre sont d'avis qu'il devrait être adopté sans les modifications proposées, alors ils croient qu'il donnera lieu à des ententes efficaces et à des améliorations mesurables dans tous les domaines. Si le Sénat est d'avis que le projet de loi devrait être adopté tel quel, cela signifie pour vous qu'il créera des conditions propices aux changements mesurables souhaités par les entreprises canadiennes. Si le gouvernement est d'avis que le projet de loi permettra aux expéditeurs d'améliorer leur niveau de service et d'accroître leur capacité concurrentielle au sein du marché mondial, alors il sera prêt à mesurer les progrès et à apporter des ajustements, au besoin, dès 2015, en vertu de l'examen de la Loi sur les transports au Canada.

Pulse Canada travaillera avec ses homologues des secteurs de l'agriculture et de l'expédition, par l'entremise de la CER, en vue de favoriser le développement et la mise en œuvre du système de mesure. Nous serons prêts, en temps voulu, à proposer des mesures réglementaires ou législatives pour renforcer la loi.

Tout comme les intervenants de la chaîne d'approvisionnement logistique, nous devons nous concentrer sur l'amélioration continue de nos opérations, afin d'atteindre la combinaison idéale de solutions commerciales et législatives pour les entreprises qui exigent une plus grande prévisibilité et fiabilité du système de transport.

Thank you.

Ian May, Chair, Western Canadian Shippers' Coalition: Mr. Chair, members of the committee, today I am joined by my colleague Allan Foran of the law firm Aikins Law in Winnipeg.

The Western Canadian Shippers' Coalition members are bulk commodity shippers for whom rail freight service is one of the most important components of their business. They are typically captive to one railway or the other and collectively spend in excess of \$2 billion annually on rail freight. WCSC members, because of that captivity, value the shipper protection measures contained in the Canada Transportation Act more than most and are known to have considerable experience in the use of those measures. That includes level-of-service complaints and final-offer arbitrations. Accordingly, they are keenly interested in the efficacy of the measures set out in Bill C-52 and any potential impacts those measures may have on current provisions.

As Mr. Cherewyk has already done so, I will not bore you with a repetition of what you have already heard in terms of our six amendments. It is enough that you know we support them, and I will leave that discussion to them. We believe that the bill, with those amendments, would be of much more value than it is now.

I think you are owed an explanation as to why it is we are willing to accept a bill we do not like. You have heard some explanations; I will give you an added explanation later on as to why.

Since we are a diverse group, you will find that each one of our colleagues has a different point of view as to which one of the proposals you have heard is most relevant. You will also find that each member the coalition supports all six; you have heard that and you will hear it again. Those amendments were developed over the course of months with the advice of the most experienced shipper transportation lawyers in the country. I am sitting beside one of them. One of our member companies provided their corporate lawyer who is also very experienced in these measures. That will get to the heart of a concern that we have over the way this process was handled by the house committee.

I will repeat that those amendments were developed over the course of six months with the advice of the most experienced shipper transportation lawyers in the country. They were conceived of, examined, and debated exhaustively, and they represent the minimum change required to render this bill effectual. The lawyers who worked on these amendments are not theorists; they are experienced veterans of final-offer arbitration and level-of-service complaints who understand how these things play out in the real world with millions of dollars at stake.

It is important to understand how railways respond to federal legislation. Our national carriers are not in the practice of honouring the spirit of the law; rather, their focus is on exploitation of the letter of the law. Shipper legal counsel brought that perspective to the house standing committee, but it

Merci.

Ian May, président, Western Canadian Shippers' Coalition : Monsieur le président, mesdames et messieurs, je suis accompagné aujourd'hui d'Allan Foran, de la société d'avocats Aikins Law de Winnipeg.

Les membres de la Western Canadian Shippers' Coalition sont des expéditeurs de marchandises en vrac, qui se fient grandement aux services de transport ferroviaire pour réaliser leurs activités. Ils dépendent des chemins de fer, et dépensent collectivement plus de 2 milliards de dollars par année pour le transport ferroviaire. En raison de cette dépendance, les membres de la coalition accordent une grande importance aux mesures de protection des expéditeurs contenues dans la Loi sur les transports au Canada et les connaissent très bien. Elles comprennent les plaintes sur le niveau de service et l'arbitrage de l'offre finale. Ainsi, ils s'intéressent particulièrement à l'efficacité des mesures établies en vertu du projet de loi C-52 et de leur incidence possible sur les dispositions actuelles de la loi.

Comme M. Cherewyk les a déjà présentées, je ne répèterai pas les six modifications. Vous savez que nous les appuyons, et je laisserai les autres en débattre. Nous croyons que ces modifications amélioreraient grandement l'efficacité du projet de loi.

Je crois que nous nous devons d'expliquer pourquoi nous sommes prêts à accepter un projet de loi qui ne nous plaît pas. Vous avez entendu certaines explications; je vous en donnerai une autre plus tard.

Comme notre groupe est diversifié, vous remarquerez que chacun de mes collègues a une opinion différente au sujet des propositions les plus pertinentes. Vous constaterez également que nous appuyons tous l'ensemble des modifications; vous l'avez déjà entendu, et vous l'entendrez encore. Ces modifications ont été élaborées sur plusieurs mois, selon les conseils des avocats spécialisés en transport les plus expérimentés au pays. L'un d'eux se trouve à mes côtés. Un de nos membres a offert les services de son conseiller juridique, qui connaît très bien ces mesures. Ainsi, on vous fera part de l'inquiétude qu'a suscitée la façon dont le processus a été géré par le comité de la Chambre.

Je le répète, il nous a fallu six mois pour élaborer ces modifications avec l'aide des avocats les plus expérimentés du pays. Nous les avons conçues et étudiées, et en avons longuement débattu, et elles représentent le changement minimal requis pour rendre le projet de loi efficace. Les avocats qui ont travaillé à ces modifications ne sont pas des théoriciens; ce sont des vétérans de l'arbitrage de l'offre finale et des plaintes sur le niveau de service qui comprennent les réalités de ce milieu, où des millions de dollars sont en jeu.

Il importe de comprendre la façon dont les compagnies de chemin de fer appliquent la loi fédérale. Nos transporteurs nationaux n'ont pas l'habitude de respecter l'esprit de la loi; ils n'en font que suivre la lettre. Un conseiller juridique des expéditeurs a présenté ce point de vue au comité permanent de

did not prevail. For example, the discussion about the cost potential of a service level agreement degenerated into a jocular dialogue about excessive lawyers' fees.

This issue is extremely relevant to the shipper community because the cost of pursuing remedies to railway monopoly behaviour is a significant impediment to adequate service levels in this country. The point in question at the time was the use by the drafters of new and undefined terminology in Bill C-52 that would provide a green light for railway lawyers to submit motions, contest decisions, prompt appeals and generally prolong the process, thereby driving up the cost.

In order for this legislation to be effective, it must be timely, affordable and uncomplicated. The inclusion of undefined new language will produce the opposite effect.

Mr. Foran has data concerning the litigious nature of CN and CP, as well as insights into how this legislation will adversely impact shipper protection measures. The railways have been very litigious in their efforts to mitigate against legislative remedies. Since 1966, there have been over 50 court challenges involving CTA remedies. They have seen taken the Governor-in-Council to the Supreme Court with respect to directions given as to the operation of certain remedies.

In particular, the notion that other obligations railways owe to shippers must be considered is a dramatic departure from the current state of CTA obligations. Not only does the shipper require the service that it needs, but the knowledge of the railways and their operations will be difficult for shippers to challenge.

We are trying to say there that we need to re-establish the pre-eminence of shipper needs over those of the railway in terms of service delivery.

When the rail charters were first granted in this country, the deal was very simple and very clear. In sections 113 to 116 of the act — the level of service provisions — it is very clearly set out. Put briefly, the railways have to carry the goods that are offered, and they get to charge what is reasonable to do that. Those are the two factors and they have been there for over 100 years. Over time, the litigious nature of the railways has eroded those particular sections of the act, and that is why we find ourselves in the situation we are in today where we need this service level agreement legislation.

We realize that it will be unreasonable to ask you to dig deeper into a bill that passed the house with unanimous consent. We are on record, however, as saying that we will support Bill C-52 even without amendments, but that was not intended to give licence to ignore those amendments. Our support for the bill is rooted in what it represents, and that is a recognition that there is a market

la Chambre, mais il n'a pas été retenu. Par exemple, la discussion sur le coût éventuel d'une entente sur le niveau de service a dégénéré en blagues au sujet des frais excessifs d'avocats.

Cette question est très pertinente pour la communauté des expéditeurs, puisque le coût des recours contre les comportements monopolistiques des compagnies de chemin de fer nuit grandement à l'obtention de services adéquats au pays. Il s'agissait alors d'utiliser une terminologie nouvelle et floue par les rédacteurs du projet de loi C-52, qui donnait le feu vert aux avocats des compagnies de chemin de fer pour présenter des motions, contester des décisions, interjeter appel et prolonger de façon générale le processus, augmentant ainsi les coûts.

Pour que la loi soit efficace, elle doit être adoptée au bon moment, avoir des conséquences financières que l'on puisse assumer et être simple. L'utilisation d'un nouveau libellé vague produira l'effet inverse.

M. Foran a des données sur la nature litigieuse du CN et du CP, de même que des renseignements sur les effets préjudiciables de la loi sur les mesures de protection des expéditeurs. Les compagnies de chemin de fer n'ont rien ménagé pour affaiblir les recours législatifs. Depuis 1966, il y a eu plus de 50 contestations judiciaires associées aux recours en vertu de la Loi sur les transports au Canada. Certaines ont été renvoyées à la Cour suprême du Canada par le gouverneur en conseil étant donné l'orientation que prenaient certains recours.

En particulier, l'idée qu'il faut tenir compte d'autres obligations que les compagnies de chemin de fer doivent assumer envers les expéditeurs s'éloigne beaucoup des obligations prévues aujourd'hui en vertu de la Loi sur les transports au Canada. Non seulement l'expéditeur demande un service dont il a besoin, mais il lui sera difficile de contester les connaissances et les activités des compagnies de chemin de fer.

Selon nous, il faut rétablir la prédominance des besoins des expéditeurs en matière de prestation de services sur ceux des compagnies de chemin de fer.

Lorsque les chartes des chemins de fer ont été établies au pays, elles étaient très simples et très claires. Les articles 113 à 116 de la loi — les dispositions sur le niveau de service — le montrent clairement. En résumé, les compagnies de chemin de fer sont tenues de transporter les biens qui sont offerts, et elles exigent des frais raisonnables pour ce faire. Ce sont les deux principes en place depuis plus de 100 ans. Au fil du temps, les contestations des compagnies de chemin de fer ont affaibli ces dispositions de la loi; c'est pourquoi nous nous voyons aujourd'hui forcés d'établir des lois sur les niveaux de service.

Nous comprenons qu'il n'est pas raisonnable de vous demander d'approfondir un projet de loi qui a été approuvé à l'unanimité par la Chambre. Nous appuierons toutefois officiellement le projet de loi C-52, même sans ces modifications, mais nous ne tolérerons pas qu'elles soient ignorées. Nous appuyons le projet de loi pour ce qu'il

imbalance in the area of rail freight service. It is important that this acknowledgment stay on the books so we can use it as a lever to get genuinely effective legislation should this fail.

That being said, there is no reason to proceed with this bill without first being assured that everything possible has been done to ensure it will accomplish the purpose for which it was intended.

You may have noticed recent Government of Canada TV ads pointing out that resource-based industries are the backbone of the Canadian economy. Given that critical role, it is imperative that hurdles to the success of those industries be removed. Railway market dominance is one of those hurdles.

In the hearing conducted by the House of Commons Standing Committee on Transportation, Infrastructure and Communities, the majority of members found Transport Canada staff testimony more credible than that of shippers. It is customary in arbitration cases in the event of credibility issues for witnesses to be called and cross-examined.

Given the stakes for the Canadian economy represented by Bill C-52, with respect, we ask you to borrow a page from the arbiters' playbook and recall Transport Canada staff to appear at the same time as legal counsel who provided advice to shippers on this legislation. That way you will be able to ask questions that should prove determinative in deciding whether there is any merit to shippers' claims. Both parties cannot be correct.

Thank you for your attention. We look forward to answering your questions.

Senator Eggleton: I am curious as to why these six recommendations were not recommended by the committee. You are right, Mr. May: We should get the officials back in here to answer that. However, can you shed any light on why they did not seem to be acceptable to the minister, the government or the committee?

Mr. Cherewyk: I will try to answer why one amendment may not have been included.

One that was widely supported across the coalition was an amendment that would add more clarity and definition to the service obligations of the railway. Ms. Cobden spoke about this. This defined currently under section 113 that we commonly refer to as "to furnish adequate and suitable accommodation." The shipping community sought added clarity and definition around that rather antiquated definition to bring it into the 21st century, to modernize the language of the act and to codify the actual

représente, c'est-à-dire une reconnaissance du déséquilibre commercial dans le domaine du transport ferroviaire. Il importe que cette reconnaissance soit consignée de sorte que nous puissions nous en servir pour établir une loi efficace en cas d'abandon du projet de loi.

Cela étant dit, il n'y a pas de raison d'adopter ce projet de loi sans d'abord nous assurer que toutes les mesures possibles ont été prises pour veiller à ce qu'il remplisse sa fonction.

Vous avez peut-être vu les publicités télévisées du gouvernement du Canada désignant les industries primaires comme l'épine dorsale de l'économie canadienne. Il est donc essentiel de faire tomber les obstacles qui nuisent à ces industries. La dominance des compagnies de chemin de fer en est un.

Lors de l'audience du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes, la majorité des membres ont jugé les témoignages du personnel de Transports Canada plus crédibles que ceux des expéditeurs. On a coutume de contre-interroger les témoins dans les cas d'arbitrage mettant en cause la crédibilité des parties.

Étant donné l'importance que revêt le projet de loi C-52 pour l'économie canadienne, nous vous demandons respectueusement d'emprunter aux stratégies d'arbitrage et de convoquer de nouveau le personnel de Transports Canada en même temps que le conseiller juridique qui a conseillé les expéditeurs au sujet de ce projet de loi. Cela vous permettra de poser des questions qui pourraient s'avérer déterminantes pour établir si les demandes des expéditeurs ont quelque mérite que ce soit. Les parties ne peuvent pas toutes deux avoir raison.

Merci de m'avoir écouté. Mon collègue et moi serons heureux de répondre à vos questions.

Le sénateur Eggleton : J'aimerais savoir pourquoi ces six recommandations n'ont pas été proposées par le comité. Vous avez raison, monsieur May : nous devrions convoquer les fonctionnaires de nouveau pour répondre à cette question. Néanmoins, pouvez-vous nous donner des indices sur les raisons qui ont poussé le ministre, le gouvernement ou le comité à les rejeter?

M. Cherewyk : Je vais tenter d'expliquer pourquoi l'un des amendements n'a pas été retenu.

L'un des amendements que la coalition appuyait en bloc était celui qui visait à clarifier et à étoffer les obligations des compagnies de chemin de fer en matière de service. Ces obligations dont Mme Cobden a parlé sont actuellement définies aux termes de l'article 113. De façon générale, on en parle comme de « l'obligation de fournir des installations convenables ». La collectivité des expéditeurs aurait souhaité que cette définition plutôt désuète soit clarifiée et étoffée, qu'elle

service obligations of the railway — the things they already do, but to include it within the definition of service obligations of the act.

We feel that those who opposed that modernizing of the act — that clarity and definition — misapplied a concept of implied exclusion. This was brought out in front of us a number of times. It says that the expression of one thing implies the exclusion of the unsaid things. Therefore, the concern was that by listing the service obligations of the railway, it would somehow prevent a shipper from at some point in the future coming back with an additional service obligation that was not on the list developed in 2013.

However, in law today, and within this legislation, we have ways of dealing with implied exclusion. In lay terms, we have ways of saying that the things on this list are not the only things that may be on this list. The language we used, which is also present in this act and other legislation, is “without restricting the generality of the term.”

That is one answer as to why one of our proposed amendments was defeated: It was because of that opposition and that legal advice to the department that they were somehow protecting shippers from themselves.

Mr. May: I have something somewhat more Machiavellian, if you are interested.

Senator Eggleton: Go ahead.

Mr. May: In the run-up to the drafting of the bill, the President and Chief Executive Officer of CN was particularly active in his opposition to the bill. He was active in newspapers, in articles and certainly in public-speaking engagements. He was very clear in what he wanted. I took the trouble to go over the copies I had of his various pronouncements, both verbal and written, and found that, without exception, everything he asked for appeared in the bill.

This bill, conceptually, is a bit of a square pill for Transport Canada. They are used to doing balanced things, and when one is correcting an imbalance, you need an imbalance to correct it. They did not see it that way and do not see it that way. This is all speculation now, but I think they believe that the mere presence of this bill was enough to offset the things that the railway was granted within the context of it. We do not share that belief.

In fact, if you squeezed us hard enough, we would tell you this bill is more favourable to the railways in its detail than it is to shippers.

soit adaptée à la réalité du XXI^e siècle. Elle aurait en outre voulu que la formulation de la loi soit modernisée et que les obligations des compagnies de chemin de fer en matière de service — les choses qu’elles font déjà — soient dûment codifiées, et que ces codes soient inclus dans la définition des obligations de service consignée dans la loi.

Nous croyons que ceux qui se sont opposés à cette modernisation de la loi — tant pour la clarté que pour la définition — ont fait une application erronée du concept d’exclusion implicite. Nous avons entendu cela à quelques reprises. Ce concept veut que l’affirmation d’une chose signifie l’exclusion de celles qui n’ont pas été dites. Par conséquent, on s’inquiétait du fait que l’énumération des obligations de service des compagnies de chemin de fer empêcherait de quelque façon un expéditeur de revendiquer ultérieurement une obligation de service additionnelle qui n’aurait pas figuré dans la liste élaborée en 2013.

Cependant, le droit actuel et le libellé même de ce texte de loi nous fournissent des façons d’échapper à l’exclusion implicite. Pour simplifier, il y a moyen de dire que les choses qui sont sur la liste ne sont pas les seules qui pourraient y être. La formulation que nous avons utilisée — qui se retrouve dans cette loi et dans d’autres textes de loi — est « sans restriction de la portée générale du terme ».

Voilà l’une des raisons pour lesquelles l’un des amendements que nous proposons a été défait. C’était à cause de cette opposition et de ce conseil juridique donné au ministère alléguant qu’il tentait de protéger les expéditeurs d’eux-mêmes.

M. May : Si cela vous intéresse, j’ai une autre question encore plus machiavélique.

Le sénateur Eggleton : Je vous en prie.

M. May : Durant la période qui a précédé la rédaction du projet de loi, le président-directeur général du CN a fait beaucoup pour signifier qu’il s’opposait à ces modifications législatives. Il a été très présent dans les journaux, il a écrit des articles et a même prononcé publiquement des allocutions à ce sujet. Sa position était très claire. J’ai pris la peine de passer en revue tout ce qu’il avait dit et écrit là-dessus, et je me suis aperçu que tout ce qu’il avait demandé s’est retrouvé intégralement dans le projet de loi.

D’un point de vue conceptuel, ce projet de loi est dans une certaine mesure une pilule difficile à avaler pour Transports Canada. Le ministère a l’habitude de rechercher l’équilibre. Or, l’introduction d’un déséquilibre appelle un autre déséquilibre pour contrebalancer. Le ministère n’a pas vu les choses sous cet angle et ne les voit toujours pas ainsi. Ce ne sont que des suppositions, mais je crois qu’il estime que l’existence même de ce projet de loi a suffi à contrebalancer ce qui avait été accordé à la compagnie de chemin de fer dans ce contexte. Nous ne voyons pas les choses du même œil.

À vrai dire, si vous insistiez un tant soit peu, nous vous dirions que ce projet de loi, par ses détails, favorise davantage les compagnies de chemin de fer que les expéditeurs.

Senator Eggleton: I do not know if you heard the question I asked the last panel, but we are now in a position where we either proceed now with this bill unamended, or if we attempt to amend it, we are into a delay process that could take us into the fall sometime. Is it better to get on with something at this point or better to get it right and give it more time?

Mr. May: My daddy taught me to get it right. We are not willing to do that at the sacrifice of the bill, per se, because it is such a significant marker for us. I do not know how you predict that future. If we think the bill will disappear, then we will grab it and hang on tight, but if it is just a matter of delay, you have my answer.

Mr. Cherewyk: As someone much smarter than me once said — someone regarded as one of those who revolutionized the Toyota production system — those who are never dissatisfied never see any progress. Perhaps it is our job to continue to be dissatisfied with things, but it is also our job, as I said in my comments, to remain focused on continuous improvement. I do not think that is any different when you look at the elements of this bill that we see as requiring some improvement.

While we would all like to say “get it right the first time,” we will have to put something through, and that something will have to reflect the needs of all stakeholders in the supply chain. What we must do, as I said earlier, is be vigilant and focus on whether that bill helped us achieve the desired outcomes. We can only do that if we have the appropriate measures in place and if we are watching and monitoring to determine whether or not effective agreements have been implemented, executed and are moving the yardsticks further down the field.

Senator Mercer: In the end, it is only the lawyers who make money in this deal anyway when they start arguing, with all due respect to Mr. Foran, but that is the business you are in.

I will not repeat questions I asked earlier, but I want to talk about one thing. We will have 9 billion people on this planet in 2050. One thing this country has the ability to do is help feed them, but we cannot do that if we cannot get the products from the fields to their plates, wherever they may be in the world. This is a real issue.

I want to talk about pulse products, and we had someone from the grain industry earlier. The difficulty with shipping pulse products is that if deadlines are not met by railways and ships —

Le sénateur Eggleton : Je ne sais pas si vous avez entendu la question que j’ai posée au dernier groupe d’experts, mais nous sommes maintenant dans la position où nous devons choisir entre l’adoption immédiate et sans amendements de ce projet de loi ou, si amendements il y a, le retardement du processus, ce qui nous mène à l’automne prochain. Est-il plus judicieux de tabler sur quelque chose tout de suite ou d’attendre d’avoir la bonne formule, quitte à retarder l’adoption?

M. May : Mon père m’a dit qu’il est important de bien faire les choses que l’on fait. Nous ne sommes pas prêts à faire cela au risque de perdre le projet de loi, car il s’agit d’une étape tellement importante pour nous. Je ne sais pas comment vous envisagez l’avenir. Si nous avons des raisons de penser que le projet de loi risque d’être abandonné, alors nous nous y accrocherons de toutes nos forces, mais si c’est une simple question d’en retarder l’adoption, je crois que vous devinez ma réponse.

M. Cherewyk : Comme quelqu’un de beaucoup plus brillant que moi l’a déjà dit — quelqu’un qui passe pour celui qui a révolutionné le système de production de Toyota —, ceux qui ne sont jamais mécontents ne font jamais de progrès. Cela fait peut-être partie de notre travail d’être mécontents, mais, comme je l’ai dit dans mon exposé, nous devons aussi rester axés sur l’amélioration en continu. Lorsque l’on considère tous les aspects de ce projet de loi qui doivent selon nous être améliorés, je ne crois pas que ceci soit bien différent.

Évidemment, nous aimerions tous pouvoir dire « faites la bonne chose du premier coup ». Mais la vérité est qu’il faudra que ce processus accouche de quelque chose, et que ce quelque chose devra tenir compte des besoins de tous les intervenants de la chaîne d’approvisionnement. Comme je l’ai dit, nous devons être vigilants et nous assurer que le projet de loi nous permet d’atteindre les objectifs souhaités. Pour cela, nous devons disposer des mesures adéquates et veiller à ce que des ententes efficaces nous permettant de gagner du terrain aient été mises en œuvre.

Le sénateur Mercer : Au final, il n’y a de toute façon que les avocats qui font de l’argent avec ça, lorsqu’ils se mettent à discuter. Sauf le respect que je vous dois, monsieur Foran, mais c’est là votre champ d’expertise.

Je ne répèterai pas les questions que j’ai déjà posées, mais je voudrais parler d’une chose. La population du globe atteindra les neuf milliards en 2050. L’une des choses que notre pays peut faire à cet égard est d’aider sur le plan de l’alimentation, mais nous ne pourrons pas faire cela si nous ne sommes pas en mesure de transporter les produits de la ferme à l’assiette, où qu’elle se trouve. Voilà la vraie question.

Je voudrais parler des produits de légumineuses; nous avons déjà reçu quelqu’un de l’industrie céréalière. La difficulté d’expédier des produits de légumineuses vient du fait que, si les

mainly from Vancouver, although I hope more would move to Halifax — the quality deteriorates, the price decreases and our ability to participate in helping to feed 9 billion people decreases.

Can you comment on what is happening with Pulse Canada and your analysis of the risk that is involved here if we do not get good agreements? It is a risk, obviously, for farmers. There is a risk for the shippers, a risk for the brokers who sell the products overseas, but it is also a risk for the people who need the food at the end of the day.

Mr. Cherewyk: I will answer that from two perspectives.

Here and now, the challenges we face are getting the product today into the hands of our buyers consistently and reliably. We have all heard this before: We do not have that brand; it is not our brand promise today in terms of consistent and reliable supply. In fact, we rank very low in terms of our customer satisfaction on supply. That has changed over the years. We have not always been the lowest, but we have changed over the course of the last 10, 15 years. We are now servicing our customers further out into the future, and we are offering them wider terms in relation to the delivery window.

In terms of competitiveness, that makes us less competitive relative to some of the exporters who are in a position to offer shorter transit times and narrower windows of delivery.

Everything, from the time a sale is made through to the time a product hits the port, is at risk today in our supply chain. Our supply chain is not one that is singular in that we load stuff into a unit train and move it to the port. Our supply chains are bulk-unit trains, carload shipments, intermodal shipments, stuffed in bags on the prairies and moved in containers to the port and stuffed at the port into marine containers. We are truly a multi-modal business. For a multi-modal business that has the railway at the centre, there are a lot of variables beyond your control.

What we sought through an SLA, and are seeking through effective SLAs, is to take that central piece to our logistical supply chain and inject predictability and reliability into it. When we order cars, we will then know that they will show up when they have been committed and that they will move in a predictable and consistent fashion from point A to point B when they are released

dates limites ne sont pas respectées par les compagnies de chemin de fer et de navigation — on parle surtout de Vancouver, bien que j'aimerais en voir passer plus par Halifax —, la qualité se détériore, les prix baissent et notre capacité de donner un coup de main pour nourrir neuf milliards d'êtres humains s'en trouve réduite.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur ce qui se passe avec Pulse Canada et nous faire part de l'analyse du risque que vous faites à cet égard, si nous ne parvenons pas à conclure des ententes de bonne tenue? Cela est de toute évidence un risque pour les agriculteurs. Il y a un risque pour les expéditeurs, un risque pour les courtiers qui écoulent ces produits à l'étranger, mais il y en a aussi un pour les personnes qui ont besoin de cette nourriture.

M. Cherewyk : Je vais répondre à cela selon deux points de vue.

Notre défi aujourd'hui consiste à acheminer nos produits jusqu'à nos acheteurs dans les plus brefs délais, avec constance et fiabilité. Nous avons tous entendu cela auparavant : nous n'avons pas cette marque; au jour d'aujourd'hui, ce n'est pas notre promesse de marque que d'assurer un approvisionnement constant et fiable. En fait, nous obtenons des notes médiocres en ce qui concerne la satisfaction de nos clients quant à l'approvisionnement. Cela a changé au fil des ans. Nous n'avons pas toujours été au bas de l'échelle, mais les choses ont changé au cours des 10 ou 15 dernières années. Notre service à la clientèle doit être prolongé, et nous offrons des termes plus longs en ce qui concerne les fenêtres de livraison.

Cela nous rend évidemment moins concurrentiels par rapport à certains autres exportateurs qui arrivent à offrir des temps de transit et des fenêtres de livraison plus étroites.

À l'heure actuelle, toutes les étapes de la chaîne d'approvisionnement sont à risque, à partir de la conclusion de la vente jusqu'au moment où le produit entre dans le port. Et notre chaîne d'approvisionnement n'a rien de particulier : le produit est chargé dans un train-bloc, puis transporté jusqu'au port. Nos chaînes d'approvisionnement sont composées de trains-blocs pour le vrac, d'expéditions en wagons complets, d'expéditions intermodales; les produits sont mis en sacs dans les champs et expédiés par conteneurs jusqu'au port et transférés à des conteneurs maritimes. Notre activité commerciale est réellement multimodale. De plus, une activité de la sorte qui a le chemin de fer comme point central doit composer avec une foule de variables qu'elle ne contrôle pas.

Ce que nous avons tenté d'obtenir avec l'accord sur les niveaux de service et ce que nous recherchons dans des accords efficaces sur les niveaux de service est de faire en sorte que l'axe central de notre chaîne d'approvisionnement soit prévisible et fiable. Lorsque nous commandons des conteneurs, nous voulons être certains qu'ils seront là à l'heure dite et qu'une fois sur les rails, ils

to the railways. We can then better manage all of those relationships downstream, all of those relationships with supply-chain partners that are not regulated and certainly not within the control of our shipper members.

There is a penalty every time we do not hit a contractual obligation, but the risk mitigation across Canada also has a great impact. For example, labour-load mismatches at origin, when you call people in and trains do not show up, that is a cost to the shipper. Railcar demurrage, container detention, missing vessels, overbooking vessels and incurring costs associated with your service providers, adding risk premiums to the fees they charge you, all of that adds to what Mr. Phillips called the bottom-line effect for agriculture. It is borne by the supply chain, but it trickles down to the producer. That is the here and now effect.

We did some cost-effective analyses, lost-earnings analyses, a few years ago that showed that on lentil shipments alone we were, on average, incurring about \$14 million in losses in Canada due to lack of reliability in the rail freight system.

In terms of the future when you look at major multinational companies looking to expand processing capacity in Canada, one of the major decisions they will make is around whether they can get consistent and reliable rail freight service looking forward. Most recently many of them have looked at the opportunity of a service level agreement to help them determine whether it was feasible to locate massive manufacturing facilities in Western Canada. They are looking to these agreements to help make decisions about future plans with respect to added processing capacity.

[Translation]

Senator Boisvenu: I think that everyone agrees with you that additional amendments could have been made to improve the bill. I think that the bill is headed in the right direction and will create a new balance of power between rail shippers and owners.

Will this new power relationship between you and rail owners help lower your costs for the transportation of goods?

[English]

Mr. Foran: Senator, I can tell you from practice that I know that there was some commentary about lawyers, but really, two things: One, this bill was designed to allow small shippers, average-size shippers, to be able to implement a commercial relationship with the railways with some leverage behind it. The

se déplaceront sans faute et de façon prévisible du point A au point B. Nous serons ainsi en mesure de mieux gérer toutes les autres relations en aval, toutes ces autres relations avec nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement qui ne sont pas réglementés et qui échappent absolument au contrôle de nos membres expéditeurs.

Il y a une pénalité toutes les fois que nous ne respectons pas une obligation contractuelle, mais l'atténuation des risques à l'échelle du pays a aussi une grande incidence. Par exemple, un mauvais appariement de la main-d'œuvre et du travail à faire, c'est-à-dire lorsque vous reprenez les services de travailleurs et que les trains ne sont pas au rendez-vous, ces coûts doivent être assumés par l'expéditeur. Les droits de stationnement des wagons, les coûts de détention des conteneurs, les coûts pour les navires disparus, les surréservations et tous les autres coûts pour vos fournisseurs de service, l'ajout d'une prime de risque aux frais qu'ils vous facturent, tout cela s'additionne pour donner ce que M. Phillips a nommé « l'effet plancher pour l'agriculture ». Cela prend naissance dans la chaîne d'approvisionnement, mais l'effet trouve son chemin jusqu'au producteur. C'est la réalité de l'instant présent qui frappe à la porte.

Il y a quelques années, nous avons fait des analyses de rentabilité et des analyses de pertes de revenu selon lesquelles le manque de fiabilité du système ferroviaire canadien de transport des marchandises se traduisait par des pertes de 14 millions de dollars dans le transport des lentilles seulement.

Quand les grandes multinationales s'interrogeront sur la possibilité de s'installer au Canada pour accroître leur capacité de traitement, l'un des aspects les plus importants sera pour elles de savoir si elles peuvent compter à long terme sur un système ferroviaire de transport des marchandises constant et fiable. Ces derniers temps, nombre d'entre elles ont essayé de voir s'il était possible de conclure des accords sur les niveaux de service, afin de les aider à établir si des usines de transformation à grande échelle étaient faisables dans l'Ouest canadien. Elles s'intéressent à ces accords pour étayer les processus décisionnels quant à leurs plans futurs d'expansion de leur capacité de transformation.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Je pense que tout le monde partage votre point de vue sur le fait qu'il aurait pu y avoir des amendements additionnels pour améliorer le projet de loi. Je crois que le projet de loi va dans la bonne direction et créera un nouveau rapport de force entre les expéditeurs et les propriétaires des chemins de fer.

Est-ce que ce nouveau pouvoir de relation entre vous et les propriétaires de chemins de fer va avoir un impact à la baisse sur vos coûts de transport de marchandises?

[Traduction]

M. Foran : Monsieur, je crois savoir pour l'avoir entendu que certains commentaires ont été faits au sujet des avocats, mais sérieusement, deux choses : premièrement, ce projet de loi a été conçu pour permettre aux petits expéditeurs et aux expéditeurs de taille moyenne d'établir une relation commerciale avec les

amendments being proposed give effect to that. Without that, there will be an increased cost, and the increased cost is a result of the process. There have been discussions: Can we get the lawyers out? Can we get the consultants out? Can we make this less procedural? The kinds of things being proposed here are designed to do that so the little shipper can actually succeed. Without that, I fear the costs will increase.

On a system-wide basis as well, the way the railways work, they look at what they want to garner in terms of revenue and, to the extent that there is going to be leverage and the implementation of some agreements in some sectors, we are worried that the costs will be passed off to other shippers in different areas. As a result, we are looking for effective, strong legislation that would allow all shippers to say, “No, that is not going to work.”

[Translation]

Senator Boisvenu: Railways are old. They were built several decades ago, and there are no major Canada-wide projects to improve them. If we look at how western Canada has developed when it comes to raw material production and all the goods produced in the west, do we not have a fundamental problem with railways in terms of the economic and infrastructural evolution? Is there not also some imbalance in that area?

[English]

Mr. May: Senator, with some reluctance, I would disagree. Certainly in the port of the metro Vancouver area, significant dollars have been spent by all three levels of government.

[Translation]

Senator Boisvenu: I am mostly talking about railways. I am not talking about port infrastructure, where investments have been made. I am talking about railways, which are used to transport our natural resources to ports. So I am talking more about railways.

[English]

Mr. May: I understand that. I am referring to rail infrastructure connecting to the port. Yes, it was part of the government's plan to get through the financial doldrums, the recession. I do not see the maintenance of infrastructure as being an issue. I see the fact that the routing does not change and there is not going to be a new railway come in and provide competition as being an issue. On the whole, I think the railways do a good job of maintaining their assets. It is one of the reasons they claim they

compagnies de chemin de fer, et pour leur donner un certain poids à cet effet. Les amendements proposés concrétisent cette volonté. Sans cela, il y aura une augmentation des coûts, et cette augmentation découle de ce processus. Certaines avenues ont été sondées : peut-on se débarrasser des avocats? Peut-on se débarrasser des experts-conseils? Peut-on rendre cela moins procédural? Les choses qui sont proposées ici sont conçues pour faire en sorte que les petits expéditeurs puissent effectivement réussir. Sans cela, je crois que les coûts vont augmenter.

Il faut aussi regarder les choses en fonction de l'ensemble du système. Étant donné la façon de faire des compagnies de chemin de fer — rechercher des sources de revenus, établir la marge de manœuvre dont elles pourront disposer et voir quels accords seront conclus dans différents secteurs —, nous craignons que les coûts soient refilés aux autres expéditeurs dans différents secteurs. C'est la raison pour laquelle nous cherchons à nous doter d'une loi efficace et robuste qui permettra à tous les expéditeurs de dire : « Non, ça ne se passera pas comme ça! »

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Les chemins de fer ont de l'âge. Ils datent quand même de plusieurs décennies, et il n'y a pas eu de projets majeurs sur le plan canadien pour les améliorer. Si on regarde comment l'Ouest canadien s'est développé sur le plan de la production des matières premières et de l'ensemble des biens produits dans l'Ouest, est-ce qu'il n'y a pas, à la base, un problème d'infrastructures des chemins de fer par rapport à l'évolution de l'économie et à l'évolution des infrastructures? Est-ce qu'il n'y a pas aussi un déséquilibre?

[Traduction]

M. May : Monsieur, malgré ma réticence, je ne suis pas de votre avis. Je crois que les trois ordres de gouvernement ont assurément dépensé des sommes considérables pour le port du grand Vancouver.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Je parle surtout des chemins de fer. Je ne parle pas des infrastructures portuaires où il y a eu des investissements, mais plutôt des chemins de fer par rapport aux lieux de production, aux endroits où sont nos ressources naturelles pour les amener aux ports. Je parle plus des chemins de fer à ce moment-ci.

[Traduction]

M. May : Je comprends cela. Je vous parle des infrastructures qui mènent au port. Oui, cela a fait partie du plan du gouvernement pour surmonter le marasme économique, la récession. Je ne crois pas que l'entretien des infrastructures soit un problème. J'estime que le fait que les itinéraires ne changent pas et qu'il n'y aura pas de nouvelle compagnie de chemin de fer pour faire concurrence est problématique. Dans l'ensemble, je pense que les compagnies ferroviaires entretiennent bien leurs

need to extract the rents they do from shippers for delivery of the goods, because it is very costly to maintain a railway, but my sense is that they do a pretty good job of that.

Mr. Cherewyk: I will turn to CN's quarter one 2003 earnings results transcript where they say that their free cash flow guidance remains in the \$800 million to \$900 million range. Our free cash flow guidance however now assumes a capital investment program, increased by about \$100 million to the tune of \$2 billion for the full year as we put in place more infrastructure in order to increase the resiliency of our network in the busy western corridor.

I think the earnings are there and investment and reinvestment in infrastructure appears to be there as well.

Senator Unger: I have a question similar to that of Senator Boisvenu. Would the building of new pipelines to carry crude petroleum products lessen the demand on the railways by these shippers to allow more capacity for agricultural and forestry products? Will that take some of this pressure off?

Mr. Cherewyk: As I said, I do not think we want to make this about agricultural movement versus crude oil movement versus forestry product movement versus fertilizer movement. The vision for Canada has to be what it is about all. It is "and," not "or."

Yes, there has been a large surge in demand terms for crude oil movement. As I mentioned, the ability of the railway to react to surges in demand really is not there. They do not maintain that level of surge capacity. In the very short-term, our sense is that you see the diversion of resources and allocation of resources to service an emerging demand like that, but over the long term the plan has to be to service all of the commodities and do it in an effective way.

Senator Unger: This is not a normal business relationship. There are two railways and many shippers. I wonder about their ability to meet your needs. You have mentioned CN a fair bit. I would also like to hear a comment about CP. Are they a smaller carrier? What sort of service do they provide?

Mr. Cherewyk: We measure performance in our sector and the bulk of that performance measurement is of CP, so I can speak about CP's performance particularly over last year.

We are all aware of what has happened with respect to the change at the senior management level at CP. The headlines today are dominated by efforts to control costs and to focus on greater asset utilization. You do not hear too much about customer service in those discussions. That is, in fact, starting to play out in terms of performance.

actifs. C'est l'une des raisons pour lesquelles ils prétendent devoir exiger ces frais des expéditeurs, l'entretien d'un chemin de fer étant très coûteux, mais je persiste à croire qu'ils font du bon boulot à cet égard.

M. Cherewyk : Je voudrais attirer votre attention sur la copie des résultats du premier trimestre du CN, où la compagnie indique que le flux de trésorerie disponible est de l'ordre de 800 à 900 millions de dollars. Par comparaison, notre flux de trésorerie disponible doit maintenant assumer les coûts d'un programme de dépenses en immobilisations — augmenté d'environ 100 millions pour atteindre 2 milliards de dollars pour l'année —, qui nous permettra de bonifier nos infrastructures afin d'augmenter la résilience de notre réseau dans le corridor à haute circulation de l'ouest.

Je crois que les revenus sont au rendez-vous ainsi que le réinvestissement dans les infrastructures.

La sénatrice Unger : J'ai une question similaire à celle qu'a posée le sénateur Boisvenu. Est-ce que la construction de nouveaux pipelines pour le transport des produits pétroliers bruts pourrait alléger la demande sur les compagnies de chemin de fer et faire de la place pour le transport des produits agricoles et forestiers? Cela permettrait-il de diminuer la pression?

M. Cherewyk : Comme je l'ai dit, je ne pense pas que nous voulions que le débat porte sur le transport de pétrole brut par rapport à celui de produits forestiers ou d'engrais. La vision pour le Canada doit tenir compte de toutes les marchandises. Elle ne doit pas être restrictive.

Oui, il y a eu une hausse très marquée de la demande pour le transport de pétrole brut. Comme je l'ai mentionné, la compagnie de chemin de fer n'a pas la capacité de réagir aux hausses soudaines de la demande. Elle ne maintient pas un tel niveau de capacité de pointe. À très court terme, nous avons l'impression que vous envisagez de répondre à une demande émergente comme celle-ci en détournant et en affectant des ressources, mais à long terme, il faut assurer le service pour toutes les marchandises et le faire efficacement.

La sénatrice Unger : Ce n'est pas une relation d'affaires normale. Deux chemins de fer et beaucoup d'expéditeurs sont concernés. Je me questionne sur leur capacité de répondre à vos besoins. Vous avez parlé assez souvent du CN. J'aimerais aussi entendre des commentaires sur le CP. S'agit-il d'un plus petit transporteur? Quelle sorte de services offre-t-il?

M. Cherewyk : Nous mesurons le rendement dans notre secteur, et la part qui revient au CP est la plus importante. Je peux donc vous en parler, particulièrement pour ce qui est de l'année dernière.

Nous sommes tous au courant du changement apporté à la haute direction du CP. Les grands titres de nos jours portent principalement sur les efforts visant à contrôler les coûts et à optimiser les actifs. On n'entend pas beaucoup parler du service à la clientèle dans le cadre de ces discussions, ce qui, dans les faits, commence à avoir des répercussions sur le rendement.

One of the measures that I would like to talk about is something that we watch quite closely, and that is their plan to fulfill demand. Every week, when cars are ordered, a plan is issued saying that if you have ordered ten cars, you will get, let us say, eight cars on Tuesday. That plan is essential because, in an industry like ours, the plan helps you determine what has to happen across your entire supply chain. You are booking ocean vessel capacity. You are booking slots on a vessel, on a container ship. You are booking transload capacity at the port. You are communicating with freight forwarders and multiple partners downstream. That plan is essential.

What we saw happen from the first quarter of the year in 2012 is the plan at CP go from 90 per cent of what was ordered to, within this last quarter, from January through to March, down to 23 per cent of what was ordered. Imagine trying to conduct your business when you are being told you will get 23 per cent of what you ordered.

From a logistical planning perspective, that plan and visibility are essential. That is one key change that we have seen at CP over the course of the last year. To be fair to them, they have under-promised and over-delivered, but it still creates havoc in a supply chain when you have no confidence in what you will get and you have to mitigate that risk by making a number of other plans across the supply chain.

To the extent that CN and CP are able to handle the business that we have brought to them and will continue to bring to them, we need only to look at the last year's performance. It is performance across 2012 where some would say that in an effort to stave off regulation they really ramped up their efforts in terms of service effectiveness. They even reported quarterly on their earnings calls how effective their service was at CN, in particular, and they were able to do it in our industry. They were able to fulfill 90-plus per cent of demand. We saw record unloads at the ports. Are they able to do it by focusing their resources and dedicating to delivering on the metrics related to service? They have demonstrated that they can over that one short period of time. We would expect to see that going forward, and we would expect to see it locked in through SLAs.

Senator Unger: How good are they at communicating with their shippers? Is that an issue?

Mr. Foran: Before you move to that, could I follow up on your last question? That relates to one of the six things you have heard about through the course of this morning, and that is one of the amendments to the legislation. You asked about demand and the ability of the railway to fulfill it. Currently, in the legislation, the Canadian Transportation Agency has the ability to order the

Un des éléments dont j'aimerais parler est une chose que nous suivons d'assez près. Il s'agit du plan du CP pour répondre à la demande. Chaque semaine, quand des wagons sont commandés, un plan est remis pour indiquer que si vous en avez demandé 10, vous en recevrez, disons, huit le mardi. Ce plan est essentiel dans une industrie comme la nôtre, car il aide à déterminer ce qui doit se passer tout au long de la chaîne d'approvisionnement. On réserve de l'espace sur les navires pour les conteneurs, des moyens de transbordement au port. On communique avec des transitaires et différents partenaires en aval. Le plan est essentiel.

Pendant le premier trimestre de 2012, le plan du CP indiquait qu'on allait recevoir 90 p. 100 de ce qu'on avait commandé, tandis qu'au cours du dernier trimestre, de janvier à mars, il s'agissait plutôt de 23 p. 100. Imaginez-vous en train d'essayer de mener vos activités quand on vous dit que vous allez recevoir 23 p. 100 de ce que vous avez commandé.

Du point de vue de la planification logistique, le plan et la visibilité sont essentiels. Il s'agit là d'un changement important que nous avons observé au CP pendant la dernière année. Par souci d'équité, je dois dire que les services qu'ils ont offerts étaient supérieurs à ce qu'ils avaient promis, mais cette situation crée tout de même de graves perturbations dans une chaîne d'approvisionnement lorsqu'on ne peut pas se fier à ce que l'on est censé recevoir et qu'il faut atténuer le risque encouru en faisant d'autres plans auprès de tous les intervenants concernés.

Dans la mesure où le CN et le CP sont capables de traiter les affaires que nous leur donnons et que nous continuerons de leur donner, nous pouvons nous contenter de regarder le rendement de l'année dernière. En effet, certains pourraient dire que tout au long de 2012, dans le but d'esquiver la réglementation, ils ont vraiment redoublé leurs efforts pour ce qui est de l'efficacité du service. Ils ont même affiché trimestriellement leurs revenus, ce qui témoigne de l'efficacité du service au CN, en particulier, et ils ont été capables de le faire dans notre industrie. Ils ont été en mesure de répondre à plus de 90 p. 100 de la demande. Une quantité record de marchandises a été déchargée dans les ports. Sont-ils capables d'y arriver en canalisant leurs ressources et en tenant compte des indicateurs liés au service? Ils ont montré pendant cette courte période qu'ils peuvent le faire. Nous nous attendons à ce qu'ils continuent dans cette voie et à ce que ce soit établi dans des accords sur les niveaux de service.

La sénatrice Unger : À quel point assurent-ils de bonnes communications avec leurs expéditeurs? Est-ce que cela pose un problème?

M. Foran : Avant que vous abordiez le sujet, me permettez-vous d'ajouter des précisions concernant votre dernière question? Ce que je veux dire concerne les six points dont vous avez entendu parler ce matin, et il s'agit d'une des modifications à la loi. Vous avez posé des questions sur la demande et sur la capacité du chemin de fer. À l'heure actuelle, selon la loi, l'Office des

railway to build infrastructure and buy new assets and expand the program. Under the current bill, there is no such thing; in fact, it does the opposite. It appears to ration the service.

One proposal is that there be an amendment so that the operational requirements of other shippers are not considered when you take a look at your need. Mr. May's members and Mr. Cherewyk's members would not be competing with each other but, rather, would be in a position to say, "Look, I need what I need; I am captive; it has to go by rail." That would enhance the Canadian economy, we suggest. Deleting the obligations to take a look at other shippers' requirements is one of the six amendments.

I wanted to follow up on that point before the question you asked of Mr. May.

Senator Unger: That was about communications. How well do they communicate with shippers generally?

Mr. May: That comes and goes. As Mr. Cherewyk pointed out, during the run-up to possible legislation they were on their best behaviour. Shippers got to actually meet their representatives and meaningful talks were held. I am not sure that much service improvement resulted, but the communications certainly improved. It has now, certainly with CP, gone the other way and CN is now kind of drifting back to old habits.

Incidentally, during the time Mr. Cherewyk was referring to, when pulse and other grain producers, agri-producers were doing well, the forest industry was getting shorted. It is important that you understand the way the railways work. They size their fleets so they do not have 100 per cent capacity. They size it below 100 per cent capacity and I am not sure exactly where. It could be 90 per cent, 85 per cent or it could be 95 per cent, but the point of doing that is it is a very effective way to make money. It ensures utilization of all their equipment because it is always in demand. Unfortunately, the price to pay for that falls on the shoulders of the shipper. The last time I checked this country was driven by the resource-based industries, not by the taxicab driver who takes the goods down to the ships.

We have it backwards here. We have the power in the wrong hands and this bill is designed to help mitigate that. Is it perfect? No.

However, there is another aspect and I will ask Mr. Foran to speak to it, if I could. I know I am intruding here a bit, but there is an aspect to this bill that could have the impact of making things even worse for shippers. I am thinking in terms of final-offer arbitration where they point to the provisions of this bill as being the latest thinking of Parliament.

transports du Canada peut ordonner au chemin de fer de construire des infrastructures, d'acheter des biens et d'élargir le programme. Le projet de loi ne contient pas de mesures en ce sens. En fait, il prévoit l'inverse. Il semble rationner le service.

Nous proposons une modification selon laquelle les besoins opérationnels des autres expéditeurs ne seraient pas pris en considération quand on évalue les siens. Ainsi, les membres des organismes de M. May et de M. Cherewyk ne seraient pas en compétition, mais plutôt en mesure de dire : « Écoutez, mes besoins sont ce qu'ils sont; je n'y peux rien; il faut que ce soit transporté par rail. » Il nous semble que cette mesure stimulerait l'économie du pays. Éliminer l'obligation de tenir compte des besoins des autres expéditeurs est une des six modifications.

C'est ce que je voulais ajouter à ce sujet avant votre question pour M. May.

La sénatrice Unger : Ma question concernait les communications. En général, jusqu'à quel point assurent-ils de bonnes communications avec les expéditeurs?

M. May : Cela dépend. Comme M. Cherewyk l'a souligné, pendant la période qui a précédé la préparation du projet de loi, ils se sont montrés sous leur meilleur jour. En fait, les expéditeurs ont rencontré leurs représentants et des discussions constructives ont eu lieu. Je ne sais pas si cela a permis d'améliorer beaucoup le service, mais les échanges sont certainement meilleurs qu'ils ne l'étaient. C'est maintenant l'inverse qui se produit, du moins dans le cas du CP, tandis que le CN semble retrouver peu à peu ses vieilles habitudes.

Au fait, pendant la période à laquelle M. Cherewyk faisait allusion, quand Pulse et d'autres producteurs de grains et producteurs agricoles s'en sortaient bien, l'industrie forestière se faisait avoir. Il est important que vous compreniez la façon dont fonctionnent les chemins de fer. Ils déterminent la taille de leurs flottes de manière à ce que leur capacité ne soit pas de 100 p. 100, mais inférieure. Je ne sais pas exactement jusqu'à quel point. Il s'agit peut-être de 90, de 85 ou de 95 p. 100. C'est une façon très efficace de faire de l'argent, et c'est le but. Ils s'assurent ainsi que tout leur équipement est utilisé parce qu'on en a toujours besoin. Malheureusement, ce sont les expéditeurs qui en payent le prix. La dernière fois que j'ai vérifié, c'est l'industrie des ressources qui pilotait le pays, pas le chauffeur de taxi qui transporte les biens jusqu'aux navires.

Ici, les rôles sont inversés. Le pouvoir n'est pas détenu par les bonnes personnes, et le projet de loi devrait aider à corriger la situation. Est-ce qu'il est parfait? Non.

Cela dit, si vous le permettez, j'aimerais aborder un autre point, et je vais demander à M. Foran de nous en parler. Je sais que je m'impose un peu, mais c'est un aspect du projet de loi qui pourrait compliquer encore davantage la vie des expéditeurs. Il s'agit de l'arbitrage de l'offre finale, dont les dispositions du projet de loi à ce sujet constituent à leurs yeux le résultat des dernières réflexions du Parlement.

Mr. Foran: The concern is that the specifics of this new remedy may stray into the very broad scope of the remedies that the Canadian Transportation Agency currently has. It is a fear that there is an unintended consequence by putting in the word “operational,” that by keeping in the reference to the requirements of another shipper, you may inadvertently influence what the agency currently does, which is, from my perspective, to look at the specific needs of the shipper that has made a complaint before it for their service requirements. That is a concern, senator.

[Translation]

Senator Fortin-Duplessis: Gentlemen, thank you for appearing before our committee and sharing your views.

My question is for Mr. Cherewyk. If I have understood correctly, you believe that we do not currently have the required infrastructure in transportation to meet the needs of a thriving economy.

I have a question about one of the bill’s clauses. My understanding is that you support the bill, but somewhat reluctantly. If the bill passes, one of the clauses stipulates that an arbitrator would establish a commercially fair and reasonable service agreement between a shipper and a railway company while taking into account both parties’ interests.

Do you think that an arbitrator can establish a commercially fair and reasonable service agreement? If not, could you explain why?

[English]

Mr. Cherewyk: I want to go back to one of the very first comments I made about the importance of adding clarity and definition with respect to the service obligations of a railway. One of our shippers has continuously reminded us that when you are holding someone accountable, you want clarity and definition in the terms and conditions of your contract. When you are being held to account, you want things as vague and general as possible.

The shippers obviously wanted clarity and definition because they saw it as very important that we restore some balance with respect to the manner in which both parties are held accountable for their performance. Right now, today, the railways have the unilateral right to establish tariffs that I have here in front of me. This one is called “Passport 2013 - Optional Services.” It is pages and pages of definition as to what a shipper must do day-to-day when working with the railway in ordering equipment, in cancelling the orders of their equipment and in communicating with the railway. In every instance there is a penalty. There is a fee charged if you do not do it. There is clarity and definition in the tariffs that the railways establish that manage their relationship with the shipper. The shippers were seeking that clarity and definition in terms of their terms and conditions in their relationship with the railway.

M. Foran : Nous craignons que les particularités de ce nouveau remède n’empiètent sur le très large éventail de solutions qu’offre actuellement l’Office des transports du Canada. En effet, l’ajout du mot « exploitation » pourrait avoir une conséquence imprévue si l’on garde la référence aux besoins d’un autre expéditeur. Vous pourriez influencer par inadvertance ce que fait actuellement l’Office, ce qui consiste, selon moi, à examiner les besoins spécifiques de l’expéditeur qui lui a présenté une plainte liée au service. Cela nous préoccupe, sénateur.

[Français]

La sénatrice Fortin-Duplessis : Messieurs, merci de comparaître devant notre comité et de donner votre point de vue.

Ma question s’adresse à M. Cherewyk. Si j’ai bien compris, vous croyez que nous n’avons pas actuellement les infrastructures nécessaires dans le transport pour répondre à une économie florissante et en pleine expansion.

Je vais vous questionner sur un des articles dans le projet de loi. Je crois comprendre que vous supportez le projet de loi mais un peu à contrecœur. S’il est adopté, un des articles stipule qu’un arbitre établirait une entente de service commercialement juste et raisonnable entre un expéditeur et une compagnie de chemin de fer en tenant compte des intérêts des deux parties.

Croyez-vous qu’un arbitre soit capable d’établir une entente de service commercialement juste et raisonnable? Dans le cas contraire, pouvez-vous nous expliquer pourquoi?

[Traduction]

M. Cherewyk : J’aimerais revenir à un de mes tout premiers commentaires sur l’importance de préciser davantage ce qu’on entend par les obligations de service d’un chemin de fer. Un de nos expéditeurs nous rappelle continuellement que lorsqu’on donne une responsabilité à quelqu’un, on veut que les modalités du contrat soient claires et bien définies, tandis que quand c’est nous qui sommes responsables, on veut que ce soit le plus vague et général possible.

De toute évidence, les expéditeurs voulaient que ce soit clair et bien défini parce qu’il était selon eux très important de rétablir un certain équilibre dans la façon dont les deux parties sont redevables de leur rendement. À l’heure actuelle, les chemins de fer ont le pouvoir unilatéral d’établir des tarifs; je les ai ici en avant de moi. Celui-ci est intitulé « Passeport 2013 — Services optionnels ». Il définit sur de nombreuses pages ce qu’un expéditeur doit faire quotidiennement quand il travaille et communique avec le chemin de fer pour commander de l’équipement ou annuler des commandes. Dans tous les cas, une amende peut être imposée si les consignes ne sont pas respectées. Les conditions des tarifs établis par les chemins de fer pour gérer leurs liens avec les expéditeurs sont clairement définies. Les expéditeurs voulaient que ce soit la même chose en ce qui concerne les modalités de leurs ententes avec les chemins de fer.

Can an arbitrator establish a commercially reasonable and fair agreement? Well, we would hope so, and we felt we needed to create the conditions that would support the development of a commercially fair and reasonable agreement by giving that arbitrator clarity and guidance with respect to definition in the act. Without that clarity and definition, we run the risk of the decisions not meeting the expectations of potentially both parties.

While I do support the bill as is, I want to stress the point that I think the emphasis we all have is on creating clarity and definition in a bill that encourages agreements to happen in the commercial context. We do not want to pave a wider road to the CTA. We want to encourage two parties to sit down and hammer out details of an agreement in a commercial environment.

The Chair: Mr. Cherewyk, Mr. May and Mr. Foran, I want to thank you on behalf of the committee.

I would inform the members of the committee that tomorrow night we will be receiving two panels: One panel will have witnesses based in the Port of Halifax, the Canadian Industrial Transportation Association and a coalition of rail shippers; and the second panel will be witnesses from the Canadian Pacific Railway, the Canadian National Railway and the Railway Association of Canada.

Thank you and see you tomorrow night.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday, June 12, 2013

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-52, An Act to amend the Canada Transportation Act (administration, air and railway transportation and arbitration), met this day at 6:47 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Honourable senators, I call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order. This evening we continue our study on Bill C-52, An Act to amend the Canada Transportation Act (administration, air and railway transportation and arbitration).

In our first hour we will hear from Robert Ballantyne who will be speaking on behalf of the Coalition of Rail Shippers and the Canadian Industrial Transportation Association.

Following your presentation, Mr. Ballantyne, we will proceed to questions from the senators.

Robert Ballantyne, Chairman of the Board, Coalition of Rail Shippers; President, Canadian Industrial Transportation Association: Thank you Mr. Chair. As you mentioned, I am

Un arbitre peut-il établir une entente de service commercialement raisonnable et juste? C'est ce que nous espérons, et nous avons ressenti le besoin de créer les conditions qui soutiendraient une telle entente en donnant à l'arbitre des précisions et des conseils par rapport à la définition dans la loi. À défaut de quoi, nous courons le risque d'obtenir des décisions qui ne répondent pas aux attentes des deux parties.

J'appuie le projet de loi dans sa forme actuelle, mais j'aimerais souligner que, selon moi, nous accordons tous une importance particulière à ce que le libellé du projet de loi soit clair et précis pour encourager la conclusion d'ententes commerciales. Nous ne voulons pas donner plus de latitude à l'OTC, mais plutôt inciter deux parties à mettre au point les détails d'une entente dans un environnement commercial.

Le président : Monsieur Cherewyk, monsieur May et monsieur Foran, je vous remercie au nom du comité.

J'aimerais aviser les membres que nous accueillerons demain soir deux groupes d'experts : le premier est formé de témoins du port d'Halifax, de l'Association canadienne de transport industriel et d'une coalition d'expéditeurs ferroviaires; et le deuxième comprend des témoins du Canadien Pacifique, du Canadien National et de l'Association des chemins de fer du Canada.

Merci et à demain soir.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 12 juin 2013

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (administration, transports aérien et ferroviaire et arbitrage) se réunit aujourd'hui, à 18 h 47, pour en faire l'examen.

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Mesdames et messieurs les sénateurs, je déclare ouverte cette réunion du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Nous poursuivons ce soir notre étude du projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (administration, transports aérien et ferroviaire et arbitrage).

Pour la première heure de notre séance, nous accueillons Robert Ballantyne qui parlera au nom de la Coalition des expéditeurs par rail et de l'Association canadienne de transport industriel.

Après votre déclaration préliminaire, monsieur Ballantyne, nous passerons aux questions des sénateurs.

Robert Ballantyne, président du conseil, Coalition des expéditeurs par rail; président, Association canadienne de transport industriel : Merci, monsieur le président. Comme vous

here today in my capacity as the Chairman of the Coalition of Rail Shippers and as President of the Canadian Industrial Transportation Association. I appreciate the opportunity to provide input to the committee.

The companies represented by the 16 CRS member associations are estimated to provide over 80 per cent of the Canadian revenue of CN and CPR. The association where I work, CITA, has been representing the freight transportation concerns of Canadian industry to various levels of government since 1916. The 100-plus members spend approximately \$6 billion on transportation service by all modes — rail, truck, marine and air freight.

The written submission that we submitted appends the lists of both the industry associations in the CRS and the companies in the CITA membership. CITA is a member of the CRS.

You heard from several CRS member associations yesterday morning who provided insights on recent rail service experience as it affects their respective industries. They stated, as have all 16 members of the coalition, that they support the proposed amendments that CRS has put forward to the government and tabled as part of our submission to you.

The problem is that Bill C-52 is the government's response to the long-standing service problems identified and quantified by the independent Rail Freight Service Review Panel and its consultants. NRG Research Group, one of the consultants, found in its independent survey of 262 shippers that only 17 per cent of the respondents rated their satisfaction at a 6 or 7, based on 1 to 7 scale, with 7 being very satisfied. They also reported that 62 per cent of the shippers reported they had suffered financial consequences as result of poor performance.

The problem is market dominance. Rail freight is not a normally functioning competitive market; it is dominated by two sellers, CN and CPR. The review panel recognized this fundamental problem and stated on page 41 of its final report:

This railway market power results in an imbalance in the commercial relationships between the railways and other stakeholders.

In his testimony before the commons committee on February 12, Minister Lebel referenced the above conclusion and stated:

It is essential for the committee to understand why this legislation is necessary. We are not dealing with a normal free market. The reality is that many shippers have limited

l'avez indiqué, je suis ici aujourd'hui à titre de président du conseil de la Coalition des expéditeurs par rail (CER) et de président de l'Association canadienne de transport industriel (ACTI). Je remercie le comité de me donner l'occasion de faire connaître notre point de vue.

Les sociétés représentées par les 16 associations membres de la CER génèrent plus de 80 p. 100 des revenus du CN et du CPR au Canada. L'association pour laquelle je travaille, l'ACTI, défend les intérêts de l'industrie canadienne dans le secteur du transport ferroviaire de marchandises auprès de divers ordres de gouvernement depuis 1916. La centaine de membres de l'ACTI dépensent environ 6 milliards de dollars annuellement pour des services de transport ferroviaire, routier, maritime et aérien.

Notre mémoire écrit contient en annexe la liste des associations industrielles faisant partie de la CER et la liste des sociétés qui sont membres de l'ACTI, laquelle fait elle-même partie de la CER.

Hier, vous avez entendu plusieurs associations membres de la CER qui vous ont offert un aperçu de la situation récente au chapitre du transport ferroviaire et de ses répercussions sur les diverses industries qu'elles représentent. Elles ont indiqué, comme la totalité des 16 membres de la coalition, qu'elles appuient les modifications proposées au gouvernement par la CER, qui sont énoncées ci-dessous.

Le projet de loi C-52 constitue la réponse du gouvernement aux problèmes de service chroniques qui ont été cernés et quantifiés par le comité indépendant chargé de l'Examen des services de transport ferroviaire de marchandises et ses consultants. L'un de ces consultants, le NRG Research Group a constaté, dans le cadre d'un sondage indépendant effectué auprès de 262 expéditeurs, que seulement 17 p. 100 ont donné la note de six ou sept sur une échelle allant de un à sept, où une note de sept indique une grande satisfaction. De plus, NRG a signalé que 62 p. 100 des expéditeurs ont déclaré avoir subi des conséquences financières en raison du piètre rendement des compagnies de chemin de fer.

Le problème est la domination du marché. Le marché du transport ferroviaire ne fonctionne pas comme un marché concurrentiel normal. Il est dominé par deux fournisseurs, le CN et le CPR. Le comité d'examen a reconnu ce problème fondamental et indiqué à la page 50 de son rapport final :

Ce pouvoir sur le marché des chemins de fer entraîne un déséquilibre dans les relations commerciales entre les chemins de fer et les autres intervenants.

Dans son témoignage devant le comité de la Chambre des communes, le 12 février 2013, le ministre Lebel a renvoyé à la conclusion ci-dessus et a ensuite déclaré :

Il est essentiel pour le comité de comprendre la nécessité d'adopter ce projet de loi. Nous ne parlons pas ici du libre marché habituel. Dans les faits, bon nombre d'expéditeurs

choices when it comes to shipping their products. It is therefore necessary to use the law to give shippers more leverage to negotiate service agreements with the railways.

Canadian railway law has acknowledged for over a century that rail freight is not a normally functioning competitive market. There has been considerable discussion that “commercial solutions are the preferred solutions.” Throughout the service review and follow-up initiatives, the shipper community has stated its preference for commercial solutions. However, a necessary prerequisite is that there is a reasonable balance in the negotiating power between the buyers and sellers. Such is not the case in the rail freight market and corrective legislation is necessary to provide a surrogate for competition.

The CRS notes that in its operation, Bill C-52 will break new ground, with little relevant jurisprudence or experience available to the agency and to its arbitrators. The CRS has identified several areas where the bill can be strengthened in a way that will minimize uncertainty, give better guidance to arbitrators, and limit the opportunities for railways to mount legal challenges designed to frustrate the intent of Parliament, delay decisions and lead shippers, both large and small, into expensive legal battles. Yesterday, Ian May mentioned a dispute that the cabinet and my association have with CN that is now before the Supreme Court of Canada. If you want more information on that I will be pleased to provide it.

I would also point out that the competitive line rates provisions of the Canada Transportation Act is an example of a pro-shipper measure that has been rendered ineffective by railway actions. The intent of proposed CRS revisions is to prevent this from happening in Bill C-52.

Bill C-52 is deficient in incorporating some of the most significant recommendations of the rail service panel, in particular the panel’s list of elements to be included in service agreements at the option of the shipper, such as consequences for non-performance and a negotiated dispute resolution process.

The CRS amendments to Bill C-52 will strengthen it and make it more likely to effectively rebalance the commercial relationship and meet the government’s stated objectives for the bill which they said on March 18, 2011 is “to enhance the effectiveness, efficiency, and reliability of the entire rail freight supply chain.”

The recommendations are detailed in our written submission, which has been provided to the committee.

disposent de choix limités pour le transport de leurs produits. Par conséquent, il est nécessaire de légiférer afin de donner aux expéditeurs de meilleurs outils pour négocier des accords de service avec les sociétés ferroviaires.

Au Canada, depuis plus d’un siècle, les lois sur les chemins de fer reconnaissent que le transport ferroviaire de marchandises ne fonctionne pas comme un marché concurrentiel normal. L’énoncé selon lequel « les solutions commerciales sont le meilleur moyen de régler les litiges » a soulevé de nombreux débats. Tout au long de l’examen des services de transport ferroviaire et dans le cadre des initiatives de suivi, le milieu des expéditeurs a fait savoir qu’il préférerait les solutions commerciales. Toutefois, il faut, comme condition préalable, maintenir un équilibre raisonnable au niveau du pouvoir de négociation entre les acheteurs et les fournisseurs. Ce n’est pas le cas dans le marché du transport de marchandises par chemin de fer et des mesures législatives correctives sont nécessaires en remplacement de la concurrence.

La CER a observé que le projet de loi C-52 fera, en pratique, œuvre de pionnier, car la jurisprudence pertinente ou l’expérience à la disposition de l’office et des arbitres seront presque inexistantes. La CER a cerné plusieurs secteurs où le projet de loi pourrait être renforcé de manière à réduire au minimum le facteur d’incertitude, à mieux guider les arbitres et à limiter les possibilités pour les sociétés ferroviaires de produire des contestations judiciaires conçues pour contrecarrer l’intention du Parlement, retarder les décisions et entraîner les expéditeurs, grands et petits, dans des batailles juridiques coûteuses. Lors de votre séance d’hier, Ian May a fait allusion à un différend entre mon association et le CN qui se retrouve maintenant devant la Cour suprême du Canada. Si vous voulez de plus amples détails à ce sujet, je me ferai un plaisir de vous en fournir.

Je noterais également que les dispositions concernant les prix de ligne concurrentiels de la Loi sur les transports au Canada sont un exemple d’une mesure favorable aux expéditeurs rendue inefficace par les actions des entreprises ferroviaires. Les modifications proposées par la CER ont pour objet d’empêcher qu’une telle chose se produise dans le cas du projet de loi C-52.

Nous constatons que le projet de loi C-52 ne tient pas compte de certaines des recommandations les plus importantes du Comité d’examen des services de transport ferroviaire de marchandises, notamment la liste des éléments à inclure dans les ententes de service au choix de l’expéditeur, comme les conséquences d’un manquement et un processus de règlement des différends négocié.

Les modifications recommandées par la CER pour le projet de loi C-52 le renforceront et l’aideront à rééquilibrer les rapports commerciaux et à atteindre les objectifs déclarés par le gouvernement le 18 mars 2011, à savoir « améliorer l’efficacité, la rentabilité et la fiabilité de l’ensemble de la chaîne d’approvisionnement du transport ferroviaire des marchandises. »

Nos recommandations sont énoncées en détail dans notre mémoire qui a été fourni au comité.

With regard to service quality, it is interesting to look back 94 years. In 1919, three years after my association, the Canadian Industrial Transportation Association, was founded as the Canadian Traffic League, minutes of a meeting on February 5, 1919 note that the league passed a resolution asking members to “tabulate any excessive delays experienced to their traffic over,” a three week period, “the idea being to subsequently send a statement to the chief traffic and operating officials of the interested railways . . . with the idea of bringing about an improved service.”

Senators, unresolved service problems have been with us for a long time. An amended Bill C-52 could be an important step in correcting this long-standing problem. Once the bill becomes law, it will be vital for service data to be collected and analyzed by a third party. This was also part of the government’s commitment on March 18, 2011, and will be essential to evaluating the utility of Bill C-52 going forward.

I look forward to our discussion.

The Chair: Thank you, Mr. Ballantyne.

Senator Eggleton: I have read over your detailed submission. You are making a very strong case for the six recommendations. However, I want to ask you first of all about the timing of all this. Yesterday, one of the members of your coalition suggested that it would be better to go with Bill C-52 as it is than to risk it being held up for a long period of time while these amendments are considered. That is because if we make these amendments here in the Senate it would have to go back to the House of Commons, but the House of Commons is about to rise for the summer so we would not be talking about it until the fall, and if there is a prorogation that would move it on a little earlier.

I will ask you the same question I asked the other people yesterday: Is it better to get something in place now to get it started, or is it better to get it right?

Mr. Ballantyne: The CRS has put forward its recommendations to Parliament and they think they are important. All 16 associations support that. When the CFI people appeared before you yesterday, they made the case that they preferred that the bill go ahead, but by and large the majority of the CRS members would prefer to see the bill done with the amendments as the preferred route.

Senator Eggleton: My second question may involve a longer answer. I have tried to get an understanding of the six amendments and I do have an understanding of some of them, but of course in your written presentation you do it in legalese, I must say. In everyday language, could you tell us what you think are important about these six recommendations, why you think it is much better to have these than to not have them?

En ce qui concerne la qualité du service, il est intéressant de regarder 94 ans en arrière. Il est noté dans le procès-verbal d’une réunion tenue le 5 février 1919, soit trois ans après la fondation de la Ligue canadienne du trafic industriel (aujourd’hui l’Association canadienne de transport industriel), que la ligue a adopté une résolution demandant aux membres de « consigner les retards excessifs enregistrés dans le trafic pendant une période de trois semaines, dans le but de produire un état à transmettre aux directeurs du trafic et de l’exploitation des compagnies intéressées, en vue d’améliorer le service ».

Voilà qui prouve que les problèmes de service non résolus ne datent pas d’hier. Le projet de loi C-52 ainsi modifié pourrait grandement contribuer à corriger ce problème de longue date. Lorsque le projet de loi aura été adopté, il serait essentiel qu’une tierce partie recueille et analyse des données sur le service. Cela faisait partie de l’engagement pris par le gouvernement le 18 mars 2011 et cela sera essentiel pour juger de l’utilité du projet de loi C-52.

Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions et commentaires.

Le président : Merci, monsieur Ballantyne.

Le sénateur Eggleton : J’ai lu votre mémoire détaillé. Vous y formulez six recommandations assorties d’un très solide argumentaire. J’aimerais d’abord savoir ce que vous pensez des délais possibles. Hier, un des membres de votre coalition a laissé entendre qu’il serait préférable d’adopter le projet de loi C-52 tel quel, plutôt que de risquer d’en retarder l’adoption pendant une longue période pour l’examen des modifications proposées ici. Effectivement, si nous apportons ces modifications ici au Sénat, il faudra retourner le tout à la Chambre des communes, mais comme celle-ci ajournera sous peu ses travaux pour l’été, cela nous amènerait à l’automne, sans compter une éventuelle prorogation qui pourrait retarder les choses encore davantage.

J’ai pour vous la même question que j’ai posée à nos témoins d’hier : Est-il préférable d’adopter ce projet de loi maintenant pour enclencher le processus, ou vaut-il mieux attendre pour en optimiser l’efficacité?

M. Ballantyne : La CER a présenté ses recommandations au Parlement et on estime qu’elles sont importantes. Les 16 associations que nous représentons appuient cette démarche. Le représentant de l’ICE qui a comparu devant vous hier a fait valoir qu’il était préférable d’aller de l’avant avec le projet de loi, mais la très vaste majorité des membres de la CER aimeraient mieux que l’on y intègre les modifications proposées.

Le sénateur Eggleton : Votre réponse à ma deuxième question sera peut-être plus longue. J’ai essayé de comprendre la teneur des six amendements que vous proposez et j’y suis parvenu dans certains cas, mais je dois avouer que je ne m’y retrouve pas parfaitement dans le jargon juridique de votre mémoire. Pourriez-vous nous indiquer en termes simples les éléments importants de ces six recommandations qui justifieraient leur intégration au projet de loi?

Mr. Ballantyne: In the most general comment I can make, and I think we did say it in the written submission, our feeling is that the bill will not be effective and may not be used very much in its present form. What we are trying to do in the six amendments is to give some precision to the wording and also to prevent the possibilities of protracted and expensive legal maneuvering as people attempt to negotiate service agreements.

In the most general way, that is what it is. If you want, senator, I can go through each of the six in a little bit of detail.

Senator Eggleton: Yes, a little bit, sure.

Mr. Ballantyne: For the first one, the definition of “adequate and suitable accommodation” and “service obligations,” the feeling was that a little bit more specificity there would be helpful. That is one place where the bill, in my view, does not quite follow from what the suggested elements of a service agreement should include, that the Rail Freight Service Review Panel recommended. They had seven items. They suggested service obligations of the railway and obligations of the other party; communication protocols; traffic volumes; key performance metrics and standards to be set, against which the measures would be based; consequences for non-performance; dispute resolution within the service agreements; and *force majeure*.

The feeling was that it would give better guidance to any arbitrator if those things were spelled out. They do not have to be in, but they should be in at least at the request of the shipper.

The second one was discussed yesterday: Take the word “operational” out of proposed section 169.31 of the bill and leave in the word “term.” Yesterday, I think Ian MacKay made the point that by limiting it to “operational,” it would preclude issues like *force majeure* to be included in the service agreement.

The feeling was that that was just a little too narrow. We do not have to worry about this straying into price. There are enough other issues and ways in the act to deal with pricing disputes, so that is not really an issue.

Third, proposed section 169.31 as currently written would not allow request of a mechanism for a determination of a breach of service. The feeling was, as recommended by the review panel, that there should be provision if the shipper so requires, provision in a service level agreement that would allow for consequences and dispute resolution once a service level agreement is in place. It is designed to deal with that.

The fourth one is section 120.1 of the act, which was new in 2008 and allows shippers to complain about so-called ancillary or penalty charges, things like demurrage and fuel surcharges. It is worded to say they have to be costs that are tariffs which apply to

M. Ballantyne : D’une manière très générale, je peux vous dire, et je crois que nous l’avons écrit dans notre mémoire, que nous estimons que le projet de loi ne sera pas vraiment efficace dans sa forme actuelle et pourrait fort bien ne jamais servir. Les six amendements que nous proposons visent donc à en préciser la formulation et à éviter les démarches juridiques longues et coûteuses lorsque viendra le temps de négocier des ententes de service.

C’est en gros le but visé par nos recommandations. Si vous le désirez, sénateur, je peux vous donner un peu plus de détails sur chacune d’elles.

Le sénateur Eggleton : Oui, ce serait une bonne idée.

M. Ballantyne : Pour notre première recommandation, nous avons pensé qu’il convenait de définir avec plus de précision les notions d’« installations convenables » et d’« obligations de service ». À ce chapitre, je crois que le projet de loi ne donne pas suite aux suggestions découlant de l’Examen des services de transport ferroviaire quant au contenu d’une entente de service. Le comité d’examen a proposé sept éléments à retrouver dans ces ententes : les obligations de service de la compagnie ferroviaire et les devoirs de l’autre partie; les protocoles de communication; les volumes de circulation des marchandises; les normes et paramètres principaux à établir pour guider les mesures de rendement; les conséquences découlant d’un manquement; le règlement des différends dans le contexte des ententes de service; et les cas de force majeure.

Si ces éléments étaient mieux définis, les arbitres sauraient davantage à quoi s’en tenir. Ils ne seraient pas obligatoires, mais devraient être intégrés lorsque l’expéditeur en fait la demande.

Vous avez discuté hier de notre deuxième recommandation. Il s’agit de rayer les mots « d’exploitation » à l’article 169.31 du projet de loi pour parler seulement de « conditions ». Je crois que c’est Ian MacKay qui a fait valoir hier que la précision « d’exploitation » empêcherait de prévoir dans les ententes de services des éléments comme la force majeure.

Nous estimons que c’était un peu trop restrictif. Nous n’avons pas à craindre que cela déborde sur les prix. Comme il y a déjà suffisamment d’autres dispositions de la loi qui traitent des différends relatifs aux prix, ce n’est pas vraiment problématique.

Troisièmement, l’article 169.31 proposé ne permet pas dans sa forme actuelle d’inclure dans une demande un mécanisme pour déterminer s’il y a eu interruption du service. Conformément à ce que recommande le comité d’examen, nous croyons qu’il devrait y avoir, si l’expéditeur le juge nécessaire, une disposition dans l’accord sur les niveaux de service permettant de déterminer les conséquences découlant d’un manquement et d’instaurer un mécanisme de règlement des différends à cet effet. C’est donc le but de cette recommandation.

La quatrième recommandation concerne l’article 120.1 qui a été ajouté à la loi en 2008 et qui permet aux expéditeurs de déposer une plainte relativement à des frais accessoires ou des pénalités, comme les redevances de stationnement ou les

more than one railway. There are times and places when the railways issue public tariffs but only apply to one railway. This would provide a better approach for shippers.

The fifth is concern that these introductory words make it possible for an arbitrator that would allow consideration of items raised by the railway company that were not included in the shipper's submission. Therefore, this provision is designed to limit consideration by issues that the shipper brings forward for arbitration in the service agreement arbitration.

The sixth one deals with 169.37(d) to (f). The bill raises the status of the company's network as a mandatory consideration of the arbitrator. This is something that does not exist under section 113 of the act at the present time and the feeling is that this could be a significant problem. For one thing, the only agency that could determine whether or not there are any network problems is the railway company itself, who has all the data.

That is a quick overview of the six amendments.

Senator Eggleton: Thank you very much.

Senator Unger: Mr. Ballantyne, given that this problem is truly an historical one, we heard overwhelmingly that the shippers would like us to pass the bill. It was a good first start. I wonder why your position is that it should be fixed and then reintroduced to the system. Why do you have a different opinion?

Mr. Ballantyne: As I said, I think all 16 of the members of the CRS prefer to see the amendments. There are a couple of associations — such as CFI who was here yesterday who said it, too — that they do prefer to see the bill go forward in its present state, if that is what the Senate decides to do.

Generally, the other members of the coalition feel that some of these problems are long-standing, and if it takes a little bit longer to get them resolved, then so be it. That is essentially the situation.

Senator Unger: This bill has been worked on by other governments going back as far as 2001 and 2002. Nothing had been done, and it underwent a fairly extensive review process where everyone gave input. This is the culmination of it. How often do negotiations between railways and shippers fail?

Mr. Ballantyne: That is a very difficult question for me to answer because the negotiations between railways and individual companies are confidential. I really do not have an answer to that question.

surcharges pour carburant. Selon le libellé actuel de la loi, il doit s'agir de tarifs applicables à plus d'un expéditeur. Il y a des moments et des endroits où les compagnies ferroviaires établissent des tarifs publics qui ne s'appliquent toutefois qu'à un seul expéditeur. Ceux-ci seraient mieux en mesure de se défendre si ce changement était apporté.

La cinquième recommandation émane d'une préoccupation à l'effet que l'énoncé liminaire peut permettre à un arbitre de prendre en considération les points soulevés par une compagnie ferroviaire qu'un expéditeur n'a pas inclus dans sa demande. Par conséquent, la disposition proposée vise à limiter l'arbitrage d'une entente de service aux seules questions soulevées par l'expéditeur.

Notre sixième recommandation porte sur les alinéas 169.37 d) à f). Le projet de loi inscrit la situation du réseau de la compagnie de chemin de fer parmi les éléments dont l'arbitre doit obligatoirement tenir compte. Ce n'est pas le cas en vertu de l'article 113 de la loi dans sa forme actuelle et nous craignons que cela crée un important problème. Il faut noter en outre que la seule entité qui pourra déterminer s'il y a des effets néfastes sur le réseau est la compagnie ferroviaire elle-même, car c'est elle qui dispose de toutes les données.

C'était donc un survol rapide de nos six amendements.

Le sénateur Eggleton : Merci beaucoup.

La sénatrice Unger : Monsieur Ballantyne, comme il s'agit d'un problème qui ne date vraiment pas d'hier, on nous a dit à maintes reprises que les expéditeurs voudraient que nous adoptions ce projet de loi. Ce serait pour eux un point de départ acceptable. Je me demandais pour quelles raisons vous préconisez un point de vue différent en soutenant que le projet de loi devrait être amendé avant d'être réintroduit dans le système.

M. Ballantyne : Comme je l'ai déjà indiqué, je crois que les 16 membres de la CER préféreraient que ces amendements soient apportés. Quelques associations — dont l'ICE qui vous l'a dit lors de votre séance d'hier — estiment qu'il vaudrait mieux aller de l'avant avec le projet de loi dans sa forme actuelle, si c'est ce que le Sénat décide de faire.

D'une manière générale, les autres membres de la coalition sont d'avis que certains problèmes ont duré depuis assez longtemps et qu'il vaut mieux prendre un peu plus de temps pour apporter les correctifs nécessaires, peu importe les conséquences. Voilà la situation.

La sénatrice Unger : Depuis 2001, différents gouvernements ont travaillé à l'adoption des mesures prévues dans ce projet de loi. Ces efforts n'ont pas porté fruit, et nous venons de terminer un processus d'examen approfondi où chacun a pu apporter sa contribution. C'est l'aboutissement de tout ce travail. À quelle fréquence doit-on constater qu'il y a échec dans les négociations entre les compagnies ferroviaires et les expéditeurs?

M. Ballantyne : Il est très difficile pour moi de répondre à cette question parce que les négociations entre les compagnies de chemin de fer et les différentes entreprises d'expédition sont confidentielles. Je ne peux vraiment pas vous répondre.

Senator Unger: Do you have any sense of the success rate?

Mr. Ballantyne: No, I do not.

Senator Mercer: Mr. Ballantyne, we heard some of the information before, and Senator Eggleton asked a couple of very good questions and I have struck them off my list.

I want the viewers and my colleagues around the table to get a good picture of who Robert Ballantyne represents. It is 16 different organizations. How many employees would be with those organizations? Can you tell me the number of employees, the amount of freight shipped and how that compares with the overall amount of freight that is shipped by rail in Canada?

Mr. Ballantyne: I do not have those figures handy with me. It would be something that we would have to canvas all the 16 industry associations to provide. You did hear in my remarks that we estimate that the companies represented by the coalition represent about 80 per cent of the revenue of CN and CP, and that is something that we have been reporting for quite a few years now.

At the moment, I am sorry, but what is the best answer I can give you.

Senator Mercer: Eighty per cent of the revenue of the two major railways in this country is a significant piece. We are talking about some very important people — if we go backwards from that — who create jobs in forestry, farming, manufacturing, et cetera. This is a key sector. We are not dealing with small change here.

The statement was made by some that this arbitration process will not be used very much. Why?

Mr. Ballantyne: Our feeling is that the way it is worded now, it has some openings in it that would allow the railways to use various legal processes to either delay or thwart the intent of the bill to cause the shippers, in some cases, to incur probably fairly significant costs. Therefore, the feeling is that with the way it is worded now, it just would not get very much use, primarily for those reasons.

Senator Mercer: As opposed to down the road, the answer to Senator Unger's question about how many disputes there are between shippers and railways will become fairly evident by the number of arbitrations that have been put in place. The answer to that question is something we will know in a number of years if this bill passes in its current form.

Mr. Ballantyne: Yes.

The Chair: If you do get documentation on employees and the number of associations, it would be appreciated if you send it to the clerk, and the clerk will forward it to the members.

La sénatrice Unger : Avez-vous une idée du taux de réussite?

M. Ballantyne : Non, pas du tout.

Le sénateur Mercer : Monsieur Ballantyne, nous savons déjà pas mal à quoi nous en tenir et la sénatrice Eggleton vient de poser quelques très bonnes questions que j'ai rayées de ma liste.

J'aimerais que les téléspectateurs et mes collègues ici présents puissent se faire une meilleure idée du bassin d'intervenants que vous représentez. On parle de 16 organisations différentes. Combien d'employés travaillent pour ces organisations? Quel est le volume des marchandises transportées et quelle proportion cela représente-t-il par rapport à la quantité totale de marchandises expédiées par rail au Canada?

M. Ballantyne : Je n'ai pas ces chiffres à la portée de la main. Il faudrait que je demande aux 16 associations de l'industrie de me fournir les données pertinentes. Comme je l'indiquais dans ma déclaration préliminaire, nous estimons que les entreprises représentées par notre coalition comptent pour environ 80 p. 100 des revenus de CN et de CPR, un résultat qui se confirme depuis un certain nombre d'années.

Je suis désolé, mais c'est la meilleure réponse que je puisse vous donner pour l'instant.

Le sénateur Mercer : Quatre-vingts pour cent des revenus des deux grandes compagnies de chemin de fer au Canada, c'est beaucoup. Nous avons affaire ici à des intervenants très importants qui, si on considère ce que se passe en amont, créent aussi notamment de l'emploi dans les secteurs de la foresterie, de l'agriculture et de la fabrication. C'est un élément clé de notre économie. Il s'agit d'intervenants de tout premier ordre.

Certains ont fait valoir que ce processus d'arbitrage ne serait guère utilisé. Pourquoi donc?

M. Ballantyne : Selon nous, le libellé actuel comporte certaines échappatoires qui permettront aux entreprises ferroviaires d'utiliser différents moyens juridiques pour entraver ou contourner l'intention du projet de loi, ce qui obligera dans certains cas les expéditeurs à engager des frais considérables. C'est essentiellement pour ces raisons que nous ne croyons pas que le processus sera beaucoup utilisé suivant sa formulation actuelle.

Le sénateur Mercer : En revanche, la réponse à la question de la sénatrice Unger concernant le nombre de différends entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires deviendra assez évidente, car il suffira de voir combien de fois le processus d'arbitrage a été enclenché. Si ce projet de loi est adopté dans sa forme actuelle, nous aurons notre réponse d'ici quelques années.

M. Ballantyne : Tout à fait.

Le président : Si vous obtenez des renseignements sur le nombre d'employés et les volumes d'expédition de vos membres, nous vous serions reconnaissants de bien vouloir les transmettre à notre greffière qui pourra les communiquer aux membres du comité.

[Translation]

Senator Boisvenu: Mr. Ballantyne, I would first like to make a comment. When a problem persists as long as it has for the railroad owners and shippers, clearly the hardest thing to do is reach a consensus.

If the six amendments you would like to see made to the bill are a *sine qua non*, and non-negotiable on your part, do you think the current bill would be before us this evening?

[English]

Mr. Ballantyne: I am not sure I quite understand that, senator.

Senator Boisvenu: I mean that you have six recommendations.

[Translation]

Your position would be more along the lines of waiting for your recommendations to be integrated in the bill rather than adopt the current bill, if I understood Senator Mercer correctly.

If your six conditions must provide the basis for a consensus between you and the railroad owners, would reaching that consensus be as possible as the one we have in the current bill?

[English]

Mr. Ballantyne: I do not think that there is consensus between the shippers and the railway companies on this legislation, either in its present form or with the amendments, although the railway people who are here tonight could give you their perspective on that.

All I can say is that the shipper community started to analyze the bill and felt that the way it was worded would really not do the job required for the shippers. That was the reason the amendments were put forward to the government and the House of Commons standing committee. There was a vote in the committee that went on party lines: The government party objected and the opposition parties approved.

[Translation]

Senator Boisvenu: But do you not think that, after almost 100 years of communication problems and perhaps a lack of partnership, between you and the railroad owners, what we have on the table as a bill is, from an evolution point of view, a major step that might help us integrate your current recommendations in three or five years?

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Monsieur Ballantyne, j'aimerais tout d'abord faire un commentaire. Lorsqu'un problème perdure aussi longtemps que celui auquel sont confrontés les propriétaires de chemins de fer et les expéditeurs, il est évident que le plus difficile est de trouver un consensus.

Si les six amendements que vous aimeriez voir apportés au projet de loi sont, de façon *sine qua non*, non négociables de votre part, est-ce que vous croyez que nous aurions devant nous ce soir le projet de loi actuel?

[Traduction]

M. Ballantyne : Je ne suis pas certain de comprendre exactement où vous voulez en venir, sénateur.

Le sénateur Boisvenu : Je veux dire que vous avez six recommandations.

[Français]

Votre position serait plus de dire que vous aimez mieux attendre que vos recommandations soient intégrées au projet de loi plutôt que d'adopter le projet de loi actuel, si j'ai bien compris le sénateur Mercer.

Si vos six conditions doivent être à la base d'un consensus entre vous et les propriétaires de chemins de fer, est-ce que d'en arriver à un consensus serait aussi possible que le consensus qu'on a dans le projet de loi actuel?

[Traduction]

M. Ballantyne : Je ne crois pas qu'il y ait consensus entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires relativement à ce projet de loi, que ce soit dans sa forme actuelle ou avec les amendements proposés. Quoi qu'il en soit, les représentants des entreprises ferroviaires pourront vous dire ce qu'ils en pensent tout à l'heure.

Je peux simplement vous dire que d'après notre analyse du projet de loi, nous n'avons pas l'impression qu'il répondra aux besoins des expéditeurs dans sa forme actuelle. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous avons soumis nos amendements au gouvernement et au Comité permanent de la Chambre des communes. Celui-ci les a d'ailleurs mis aux voix lors d'un vote où les lignes de parti ont été respectées : le parti ministériel s'y est opposé alors que ceux de l'opposition les ont approuvés.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Mais ne pensez-vous pas qu'après presque 100 ans de problèmes de communication et d'absence de partenariat peut-être, entre vous et les propriétaires de chemins de fer, ce que l'on a sur la table comme projet de loi est, sur le plan de l'évolution, une étape importante qui, peut-être dans trois ou cinq ans, nous amènera à une intégration de vos recommandations actuelles?

[English]

Mr. Ballantyne: I think the preference of the coalition — and it is a coalition and therefore I have to represent the consensus views of the coalition — is that the bill needs to have the amendments in it to be effective.

Senator Boisvenu: My question was not if it needs amendments. I know that. Is that present bill — it is an evolution that can bring your group and the other group —

[Translation]

— towards a situation that will improve steadily?

[English]

Mr. Ballantyne: The general consensus of the coalition is “probably not.” However, that remains to be seen.

One of the things I said in my prepared remarks is that this bill breaks new ground. The fact of the matter is no one really knows how it will play out in practice because there is neither jurisprudence nor experience in this area. It is breaking new ground, and so it is quite a big unknown. No matter what happens, it is a big unknown.

[Translation]

Senator Boisvenu: There are railroads that fall under federal regulations and others fall under provincial regulations.

Is your relationship with the railroad companies that fall under provincial regulations easier than with those that fall under federal regulations?

[English]

Mr. Ballantyne: I guess the best way I can answer that question is to talk about the relationship between the provincially regulated railways and the federally regulated ones. From a shipper's point of view, they — not entirely but almost always — are dealing with a federally regulated railway, one the big railways, usually. Usually the traffic may end or terminate on a provincial short line. In those cases, usually the main-line railway would provide the cars, and often the rate between the shipper and the railway would be between the shipper and the federally regulated railway.

The federally regulated would have some other business arrangement with the short-line railway. Mr. Finn from CN may be able to comment on that as well.

The Chair: Mr. Ballantyne, on behalf of the committee, I would like to thank you for your presentation, your answers and your clarity.

[Traduction]

M. Ballantyne : Je crois que la coalition est d'avis — et comme il s'agit d'une coalition, je me dois de représenter son point de vue consensuel — qu'il faut apporter des amendements à ce projet de loi pour qu'il soit efficace.

Le sénateur Boisvenu : Je ne voulais pas savoir si des amendements s'imposent. Je sais que c'est le cas. Est-ce que le projet de loi dans sa forme actuelle témoigne d'une évolution qui pourrait amener les deux parties...

[Français]

... vers une situation qui va s'améliorer constamment?

[Traduction]

M. Ballantyne : D'une manière générale, la coalition estime que ce ne sera sans doute pas le cas. Quoi qu'il en soit, c'est l'avenir qui nous le dira.

J'ai notamment fait valoir dans mon exposé préliminaire que ce projet de loi nous entraîne sur un terrain inconnu. En réalité, personne ne sait vraiment comment les choses vont se dérouler dans la pratique parce qu'il n'existe ni jurisprudence ni antécédents en la matière. Quoi qu'il arrive, nous nageons tous dans l'inconnu.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Il y a des chemins de fer qui relèvent de la réglementation fédérale et d'autres qui relèvent de la réglementation provinciale.

Est-ce que votre relation avec les compagnies de chemins de fer qui relèvent de la réglementation provinciale est plus facilitante qu'avec celles qui relèvent de la réglementation fédérale?

[Traduction]

M. Ballantyne : La meilleure façon pour moi de vous répondre, c'est de vous parler de la relation entre les chemins de fer qui relèvent de la réglementation provinciale et ceux qui sont assujettis à la réglementation fédérale. Les expéditeurs doivent presque toujours faire affaire avec une compagnie ferroviaire visée par la réglementation fédérale, habituellement l'une des deux principales. Il peut arriver qu'un convoi termine sa route sur un tronçon relevant de la réglementation provinciale. En pareil cas, c'est généralement la compagnie ferroviaire responsable de la voie principale qui fournit les wagons, et le tarif est souvent négocié entre l'expéditeur et cette compagnie ferroviaire assujettie à la réglementation fédérale.

Cette dernière peut en outre conclure d'autres arrangements d'ordre administratif avec la ligne ferroviaire sur courtes distances. Le représentant du CN, M. Finn, pourra peut-être vous en dire plus long à ce sujet.

Le président : Monsieur Ballantyne, au nom du comité, je vous remercie pour votre exposé, vos réponses et votre clarté.

Senators, our second panel is composed of Michael Bourque, President and Chief Executive Officer of the Railway Association of Canada; Sean Finn, Executive Vice-President of Corporate Services for CN; and Michael Murphy, Vice-President of Government Affairs for Canadian Pacific Railway.

Welcome. Mr. Bourque, you will have the floor first. Following your presentation, we will hear from Mr. Finn and Mr. Murphy and then proceed to questions.

Michael Bourque, President and Chief Executive Officer, Railway Association of Canada: Thank you, I appreciate being invited today.

I am here today as the President and Chief Executive Officer of the Railway Association of Canada but really as the chief myth-buster for the railways in Canada. I am glad to be here with my colleagues. We appreciate the opportunity to talk to you about Bill C-52, An Act to amend the Canada Transportation Act.

I will begin by addressing the short title of this bill, which is the Fair Rail Freight Service Bill. I think any objective observer would conclude that somehow, prior to the introduction and eventual passage of this bill, rail service in Canada was unfair. That is patently untrue, and I welcome this opportunity to address a number of myths which are frequently propagated by various shipper groups.

The first myth: Some members in the other place stated during debate on this legislation that the railway industry is a monopoly and that the sector lacked real competition. This is wrong. The Railway Association of Canada represents five Class I railways, including CN and CP, and the Canadian operations of BNSF, Norfolk Southern and CSX. I would note that CSX has announced this year a \$100 million investment in Valleyfield for an intermodal terminal. This is not a small company.

We also represent over 30 short-line railways, those small- to medium-sized entrepreneurial Canadian railways that are very close to the customer, offering all kinds of services. Those that are federally regulated are directly impacted by this bill.

There is competition. Railways, including CN and CP, compete vigorously with each other for business but also with other modes of transport and as part of a globally competition supply chain with other transportation networks in other countries.

Another myth is that the railways provide poor service and shippers are unhappy with the level of service they receive from railways. These complaints typically suggest that railcars do not show up when ordered, they are in disrepair or the quantity of cars is not what was required.

Mesdames et messieurs, notre deuxième groupe de témoins est constitué de MM. Michael Bourque, président et directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada; Sean Finn, vice-président exécutif des services corporatifs du CN; et Michael Murphy, vice-président des Affaires gouvernementales au Chemin de fer Canadien Pacifique.

Soyez les bienvenus. Monsieur Bourque, vous livrez le premier exposé. Nous entendrons ensuite messieurs Finn et Murphy, puis nous passerons à la période de questions.

Michael Bourque, président et directeur général, Association des chemins de fer du Canada : Merci. Je vous suis reconnaissant de m'avoir invité.

Je suis président-directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada, mais, en réalité, je me présente en tant que grand déboulonneur de mythes sur les chemins de fer canadiens. Je suis heureux d'être accompagné de mes collègues. Nous vous sommes reconnaissants de l'occasion que vous nous offrez de parler du projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada.

Commençons par le titre abrégé de ce projet de loi, soit Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises. D'après moi, un observateur objectif serait en droit de conclure qu'avant le dépôt et l'adoption éventuelle de ce projet de loi, les services de transport ferroviaire des marchandises étaient inéquitables. C'est absolument faux, et je suis heureux de pouvoir dissiper aujourd'hui certains mythes souvent répandus par divers groupes d'expéditeurs.

Premier mythe : certains membres de la « Chambre d'à côté » ont affirmé, pendant le débat sur cette mesure législative, que l'industrie ferroviaire est un monopole et que le secteur manque de concurrence véritable. C'est faux. L'Association des chemins de fer du Canada représente cinq chemins de fer de classe I, parmi lesquels le CN et le CP, et les opérations canadiennes du BNSF, de Norfolk Southern et de CSX. Précisons que CSX a annoncé, cette année, un investissement de 100 millions de dollars à Valleyfield pour un terminal intermodal. Ce n'est pas une petite société.

Nous représentons aussi plus de 30 chemins de fer d'intérêt local, ces petites et moyennes entreprises ferroviaires canadiennes qui sont très proches de leur clientèle, lui offrant des services diversifiés. Le projet de loi aura d'ailleurs une incidence directe sur les chemins de fer qui sont de régie fédérale.

Il y a de la concurrence. Les chemins de fer, dont le CN et le CP, se livrent une vive concurrence et ils rivalisent aussi avec d'autres modes de transport. De plus, dans le cadre d'une chaîne d'approvisionnement mondiale, ils sont en concurrence avec des réseaux de transport d'autres pays.

Un autre mythe est que les chemins de fer fournissent un mauvais service et que les expéditeurs en sont mécontents. Ces plaintes laissent généralement entendre que les wagons ne sont pas disponibles, qu'ils sont en mauvais état ou, encore, que leur nombre ne correspond pas aux besoins.

I have noted that you have not heard from any companies directly at this committee or in the other place. It will not surprise you that there are two sides to the story. You will hear a number of shipper groups complain about railcars not showing up in some instances, so let us address those concerns.

Keep in mind that last year we moved some 4 million originated carloads of freight goods in Canada. That is over 11,000 carloads every day. However, this underestimates the number of railcars that are in transit. Class I railways alone estimate that the number of railcars in transit every day is approximately 140,000 cars, which is equivalent to a train about 3,000 kilometres long, about the distance from Vancouver to Thunder Bay.

If a customer can provide a railway with a forecast or, better still, a specific commitment on traffic in a reasonable time period, requesting a quantity of railcars delivered on this day to be picked up on another specified day, the railways, with remarkable accuracy, will deliver. If the customer is not sure how many cars they need and cannot guarantee they will be ready for pickup on a specified day, the railways will use best efforts to meet their requirements. Put another way, the best way to improve overall predictability and reliability in the supply chain is through better visibility on the traffic offering. Give us an accurate forecast well in advance and we will deliver.

During debate in the other place it was stated that 80 per cent of freight rail customers were unhappy with their service. This is simply untrue. This number stems from a statistically suspect survey conducted more than five years ago based on the responses of 262 of a possible 8,000 shipper perspectives; shoddy research at best.

A more recent survey was conducted for shippers last year by Supply Chain Surveys Inc. This survey was done for Mr. Ballantyne's group who you just heard from. This research reports that 72.5 per cent of shippers reported 95 per cent or better on time departures and on time arrivals performance from their carriers, an upward trend that began a few years ago. There is also a very credible survey done by RBC Capital Markets for their customers. That survey, the 2013 North American Railroad Shipper Survey, found 69 per cent of rail customers rated rail service as being good or excellent, up from 58 per cent the previous year.

Generally, satisfaction with rail service is on par with other modes of transportation such as shipping and trucking, modes with which the shippers agree have competition.

J'ai remarqué que ni votre comité ni celui de la « Chambre d'à côté » n'a entendu le témoignage direct d'aucune de nos compagnies. Je n'étonnerai personne en disant qu'il y a deux côtés à la médaille. Vous entendrez un certain nombre d'expéditeurs se plaindre que les wagons ne sont pas mis à leur disposition dans certains cas. Parlons-en donc.

Ne perdez pas de vue que l'an dernier, nous avons transporté quelque 4 millions de wagons complets à l'origine, uniquement au Canada — cela représente plus de 11 000 wagonnées chaque jour. Sachez que ce chiffre sous-estime le nombre de wagons en circulation! Uniquement dans les chemins de fer de classe I, on estime que ce nombre s'élève chaque jour à 140 000, soit l'équivalent d'un train d'une longueur de 3 000 kilomètres ou de la distance entre Vancouver et Thunder Bay.

Si le client peut fournir au chemin de fer une prévision de ses besoins ou, mieux encore, un engagement ferme, dans un délai raisonnable, en demandant un nombre donné de wagons, livrés à une date donnée, puis ramassés à une autre, le chemin de fer pourra répondre à la demande avec une précision remarquable. Si le client ne peut pas préciser le nombre de wagons dont il a besoin ni garantir qu'ils seront prêts à être ramassés à une date précise, le chemin de fer fera de son mieux pour répondre à ses besoins. Autrement dit, la meilleure façon d'améliorer la prévisibilité et la fiabilité globales de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire serait d'assurer une meilleure visibilité quant au volume de marchandises à transporter. Fournissez-nous une prévision exacte à l'avance et nous répondrons à la demande.

Pendant les débats à « l'autre endroit », des députés ont affirmé que 80 p. 100 de la clientèle ferroviaire est insatisfaite du service obtenu. C'est tout simplement faux. Ce chiffre est tiré d'un sondage douteux, réalisé il y a plus de cinq ans, et il correspond à l'opinion de seulement 262 répondants sur un total possible de 8 000 expéditeurs : en mettant les choses au mieux, c'est de la recherche de piètre qualité.

Selon une enquête plus récente, menée l'an dernier pour le compte des expéditeurs par la société Supply Chain Surveys Inc., 72,5 p. 100 des expéditeurs ont signalé qu'au moins 95 p. 100 des départs et arrivées d'envois avaient été effectués ponctuellement par leurs transporteurs, ce qui suit la tendance à la hausse qu'on observe depuis quelques années. Cette enquête a été faite pour le groupe de M. Ballantyne, dont vous venez d'entendre le témoignage. Je mentionnerai aussi un sondage très crédible mené par RBC Marchés des Capitaux pour le compte de ses propres clients. Ce sondage, intitulé 2013 North American Railroad Shipper Survey, a révélé que 69 p. 100 des clients ferroviaires ont jugé bon ou excellent le service ferroviaire obtenu, ce qui constitue une hausse par rapport aux 58 p. 100 de l'année précédente.

En général, la satisfaction vis-à-vis le service ferroviaire se compare bien à celle pour les autres modes de transport tels que l'expédition par bateau et par camion, des modes où la concurrence existe, comme en conviennent les expéditeurs.

Let me address the worst myth of all: the suggestion that Canada's railways enjoy and abuse market power. Railways are an asset-based business. Canadian freight railways own, maintain and improve over 60,000 kilometres of track in North America, which is roughly 35 per cent larger than the national highway system. They pay for it, build it and maintain it. They do that with private sector money. It is extremely expensive to build and maintain a railway, so it is not surprising that there are a limited number of competitors.

Once built, however, they must compete in the marketplace against seaways, trucking, pipelines and railways. Just because they are limited in number does not mean they do not compete vigorously for business, nor does it suggest that there is an abuse of market power. According to data from the OECD and the Association of American Railroads, Canada enjoys the lowest freight rates in the world, including when compared to other countries which heavily subsidize their railroads. In fact, commodity prices by contrast have risen significantly over the past 10 years while rail freight rates have remained largely flat. Canada's railways are doing exactly what you would hope for. They are implementing innovative measures to operate the network more efficiently and passing those savings on to customers. They are investing billions of dollars annually to improve and upgrade the network — over \$3 billion last year — and they are continuing to seek new ways to improve their communications and service to customers.

The phrase “precision railroading” was brought up the other day and was almost a disparaging remark, so I will address it. It has garnered some interest lately. It is a term for improving productivity on a railroad to meet customer demand. Precision railroading focuses on asset utilization, velocity and efficiency. These areas of focus are generally accepted in other modes of transportation as the drivers of productivity. Recently we have also heard a lot about the term “operating ratio” because railways have been successful in driving these ratios down through tremendous gains in productivity. Can you even think of another industry whose productivity indicator, the equivalent of operating ratio, is even discussed or known? The productivity gains by railways are helping customers to access low rates and remain globally competitive. Customers are benefiting from better rail productivity.

Finally, let me leave with you with our view on the legislation. We believe that we have been consistent in our message to the government throughout this entire process. We do not believe this bill is necessary. The marketplace and commercial negotiations

Permettez-moi de m'attaquer au plus tenace de tous les mythes, selon lequel les chemins de fer canadiens jouissent d'une emprise sur le marché et qu'ils en abusent. Le secteur ferroviaire est hautement capitalistique. Les chemins de fer marchandises canadiens possèdent et exploitent plus de 60 000 kilomètres de voie ferrée en Amérique du Nord, dont ils assurent également la réfection et l'entretien. Cela représente environ 35 p. 100 de plus de kilomètres que le réseau routier national. L'acquisition, la construction et l'entretien se font avec l'argent du secteur privé. La construction et l'entretien d'un chemin de fer sont extrêmement coûteux; il n'est donc pas étonnant qu'il y ait un nombre limité d'acteurs.

Une fois construit, le chemin de fer doit rivaliser sur le marché avec le transport maritime, le camionnage, les pipelines et d'autres chemins de fer. Le simple fait qu'il y a peu d'acteurs ne signifie pas que la concurrence est inexistante. Cela ne signifie pas, non plus, qu'une emprise abusive est exercée sur le marché. D'après les données de l'OCDE et de l'Association of American Railroads, le Canada jouit des prix de transport de marchandises les plus bas du monde, y compris par rapport à d'autres pays qui subventionnent généreusement leurs chemins de fer. En fait, le prix des marchandises a considérablement augmenté ces 10 dernières années, tandis que les prix du transport ferroviaire ont à peine bougé. Les chemins de fer canadiens font précisément ce que l'on souhaiterait qu'ils fassent : ils mettent en œuvre des mesures novatrices pour exploiter le réseau de façon plus efficiente et ils font bénéficier leurs clients des économies ainsi réalisées. Ils investissent des milliards de dollars chaque année pour améliorer le réseau et le mettre à niveau — plus de 3 milliards de dollars l'année dernière — et ils cherchent sans cesse à améliorer la communication avec leur clientèle et leur service à la clientèle.

L'autre jour, presque pour la dénigrer, on a utilisé l'expression « exploitation ferroviaire précise ». Je vais donc en parler. Dernièrement, l'expression a suscité un certain intérêt. Elle décrit l'effort d'amélioration de la productivité d'un chemin de fer pour mieux répondre aux besoins de la clientèle. Elle est axée sur l'utilisation des actifs, la vitesse et l'efficacité. Ces champs d'action sont maintenant considérés par d'autres modes de transport comme les moteurs de la productivité. Récemment, nous avons beaucoup entendu parler de l'expression « ratio d'exploitation », étant donné que les chemins de fer ont réussi à réduire ces ratios en faisant d'énormes gains de productivité. Pouvez-vous citer un seul autre secteur dont l'indicateur de la productivité, l'équivalent du « ratio d'exploitation », fait même l'objet de discussions ou est même connu? Les gains de productivité des chemins de fer permettent aux clients de bénéficier de prix de transport peu élevés et de rester concurrentiels à l'échelle mondiale. Les clients profitent de cette productivité améliorée.

Enfin, permettez-moi d'exposer notre point de vue sur le projet de loi en question. Nous croyons avoir communiqué au gouvernement un message cohérent, tout au long de ce processus. Ce projet de loi ne nous paraît pas nécessaire. Le

work. Since the beginning of the Rail Freight Service Review in 2008, railways have been dramatically improving their customer service and signing collaboration agreements with supply chain partners like ports and terminals. The surveys that the customers are doing reflect our improved service levels. Railways should be allowed to continue to work without reregulation.

In conclusion, every Canadian should be proud of the excellent railways we have in Canada and the contribution they make to the country; to the economy, transporting the equivalent of 15 per cent of GDP every year with the lowest freight rates in the world; to the environment, transporting 71 per cent of all freight for only 3 per cent of the greenhouse gas emissions in transportation; and to our society by linking communities and businesses to customers around the world.

Sean Finn, Executive Vice-President, Corporate Services and Chief Legal Officer, Canadian National Railway Company: Good evening. My name is Sean Finn and I am Executive Vice-President, Corporate Services and Chief Legal Officer at CN. Thank you for allowing us to appear this evening.

I expect most of you are familiar with CN. We are the largest Canadian railway, operating on a network of approximately 21,000 miles — which can you see on the map in blue — spanning Canada from Vancouver and Prince Rupert to Halifax and through the middle of the United States from Michigan, Wisconsin and New Orleans.

At CN, we pride ourselves on being the true backbone of the Canadian economy. We believe that the rail industry plays an important role in our country's prosperity. Canada is a trading nation, and many of our commodities and manufacturers are located long distances from ports.

[*Translation*]

Our company has grown. Every month in 2012, we hit record highs in the company's history. We are shipping more goods effectively and we provide a better service than ever before since the inception of our company. We are taking market shares away from other modes of transportation, which is a good indicator of the quality of our service; clients have a choice. In addition, we are attracting a growing volume of import traffic going to the U.S. through Canada, as shippers are choosing Canadian ports and railroads because of the quality of our services; they have choices elsewhere, in North America.

marché et les négociations commerciales fonctionnent bien. Depuis le début de l'Examen des services ferroviaires marchandises, en 2008, les chemins de fer n'ont pas cessé d'améliorer le service à la clientèle et de conclure des ententes de collaboration avec leurs partenaires de la chaîne d'approvisionnement comme les ports et les terminaux. Les sondages commandés par nos clients reflètent nos niveaux de service amélioré. Les chemins de fer devraient pouvoir continuer à faire leur travail sans être assujettis à une autre réglementation.

Pour conclure, tous les Canadiens devraient être fiers de la qualité de nos chemins de fer et de la contribution qu'ils apportent au pays; au niveau de l'économie, nous transportons l'équivalent de 15 p. 100 du PIB chaque année, tout en offrant les prix de transport marchandises les plus bas au monde; au niveau de l'environnement, nous transportons 71 p. 100 de toutes les marchandises, mais nous ne produisons que 3 p. 100 des gaz à effet de serre provenant du secteur des transports; au niveau de la société, nous relierons les collectivités et les entreprises à des clients partout dans le monde.

Sean Finn, vice-président exécutif, Services corporatifs, et chef de la Direction des affaires juridiques, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada : Bonjour. Je me nomme Sean Finn et je suis vice-président exécutif des Services corporatifs et chef de la Direction des affaires juridiques au CN. Je vous remercie de nous avoir autorisés à comparaître devant vous.

Je pense que pour la plupart d'entre vous connaissent le CN. Nous sommes la première société ferroviaire canadienne par la taille, nous exploitons un réseau d'une longueur approximative de 21 000 milles — dont vous pouvez voir la représentation sur la carte, en bleu — qui s'étend, au Canada, de Vancouver et de Prince Rupert jusqu'à Halifax et qui traverse le centre des États-Unis, du Michigan et du Wisconsin jusqu'à La Nouvelle-Orléans.

Au CN, nous sommes fiers d'être le véritable pilier de l'économie canadienne. Nous croyons que l'industrie ferroviaire joue un rôle important dans la prospérité de notre pays. Le Canada est une nation commerçante, et beaucoup de nos produits et de nos transformateurs sont situés à une bonne distance de nos ports.

[*Français*]

Notre entreprise a connu la croissance. En 2012, nous avons atteint chaque mois des résultats record dans l'histoire de la compagnie. Nous transportons plus de biens de façon plus efficace et nous fournissons un meilleur service qu'à n'importe quelle époque depuis les débuts de notre entreprise. Nous ravissons des parts de marché à d'autres modes de transport, ce qui est un bon indicateur de la qualité de notre service; les clients ont des choix. De plus, nous attirons un volume croissant de trafic d'importation à destination des États-Unis qui passe par le Canada car les expéditeurs optent pour les ports et les chemins de fer canadiens du fait de la qualité de services que nous offrons; ils ont des choix ailleurs, en Amérique du Nord.

That is a quite a change compared to the situation of CN and of the railroad sector from 25 years ago. At that time, the situation in the sector was critical. We were heavily funded by Canadian taxpayers. We were not sufficiently profitable to reinvest in our infrastructure and our rolling stock. Contrast that with the situation today. In 2013, CN by itself will invest almost \$2 billion in the maintenance and improvement of its network.

What made it possible for us to have this type of turnaround? To a large extent, it was the result of effective government policies. First under a Conservative government, then under Liberal governments, the sector was gradually deregulated. As a result, Canada has today one of the best rail services in the world. As Mr. Bourque mentioned, our freight transport prices are the lowest of all the OECD countries, to the advantage of Canadian shippers.

[English]

We recognize that five years ago there were some challenges. We went through a period of rapid change at CN and we did not always do a very good job of communicating or consulting with our important customers. As a result, there were many concerns, which led to the government setting up the Rail Freight Service Review.

We welcomed the review and provided the panel with a great deal of data that we felt illustrated that while there were issues, they were not nearly as serious as some people were claiming. We were very disappointed that rather than focusing on actual numbers, the panel chose to focus on anecdotal evidence they were presented. We believe the result was a flawed report.

However, even though we had many issues with the panel's report, we still recognize there were issues we needed to address. We used the panel as a catalyst to have changes at CN to improve our relationship with customers and other supply chain players. We signed written agreements with every major port in Canada, and all the terminals at the ports now have agreement with CN when it comes to servicing them. We have a service agreement with many of our customers and have made clear we are prepared to negotiate service agreements with any customer who wants one, big or small, anywhere in Canada.

Our agreements are focused on information sharing and communication. The better information we have, the better job we can do to serve our customers. More and more of our customers are recognizing this. They are sharing their forecasts and keeping us updated on their needs to better enable us to service them. There are still a few customers — very few — who

Cela représente tout un changement par rapport à la situation du CN et du secteur ferroviaire d'il y a 25 ans. À ce moment-là, la situation du secteur était critique. Nous étions lourdement subventionnés par les contribuables canadiens. Nous n'étions pas suffisamment rentables pour réinvestir dans notre infrastructure et dans notre matériel roulant. Mettez cette situation en contraste avec celle d'aujourd'hui. En 2013, le CN réinvestira à lui seul près de deux milliards de dollars dans l'entretien et l'amélioration de son réseau.

Qu'est-ce qui nous a permis d'accomplir un tel revirement? Dans une large mesure, des bonnes politiques gouvernementales. D'abord sous un gouvernement conservateur, puis sous des gouvernements libéraux, le secteur a été graduellement déréglementé. Par conséquent, le Canada jouit aujourd'hui de l'un des meilleurs systèmes de transport ferroviaire au monde. Tel que M. Bourque l'a mentionné, nos prix de transport de marchandises sont les plus bas de tous les pays de l'OCDE pour le bénéfice des expéditeurs canadiens.

[Traduction]

Nous reconnaissons qu'il y a cinq ans, il y avait des difficultés. Nous avons traversé une période de changements rapides et nous n'avons pas toujours bien communiqué avec nos clients importants et nous ne les avons pas toujours bien consultés. Les nombreux motifs d'inquiétude ainsi suscités ont conduit le gouvernement à mettre sur pied l'Examen des services de transport ferroviaire des marchandises.

Nous avons accueilli favorablement cet examen et nous avons communiqué à la commission une masse importante de données qui montraient, d'après nous, que s'il y avait des problèmes, ils n'étaient pas aussi graves que certains le prétendaient. La commission nous a beaucoup déçus parce que, au lieu de se concentrer sur les chiffres réels, elle a privilégié les témoignages anecdotiques. Nous croyons que cela a abouti à un rapport imparfait.

Cependant, malgré nos nombreux désaccords avec le rapport, nous reconnaissons toujours qu'il fallait résoudre des problèmes. Nous nous sommes servis de la commission comme d'un catalyseur pour provoquer au CN des changements afin d'améliorer nos rapports avec nos clients et d'autres acteurs de la chaîne d'approvisionnement. Nous avons signé des accords avec tous les ports importants du Canada, et tous les terminaux des ports ont conclu des ententes de service avec le CN. Nous avons conclu aussi des ententes de service avec beaucoup de nos clients et nous avons clairement signalé notre intention d'en négocier avec tous les clients intéressés, petits ou gros, partout au Canada.

Nos ententes insistent sur la communication de renseignements et la communication. Mieux nous sommes informés, meilleur est notre service à la clientèle. De plus en plus de nos clients reconnaissent cela. Ils communiquent leurs prévisions et nous tiennent continuellement informés de leurs besoins, pour nous permettre de mieux les servir. Il reste encore quelques clients, très

take the position, "I do not have to tell you anything; it is your job to provide service." However, I can say that this attitude is becoming less prevalent all the time.

Customers are recognizing that railway assets are not unlimited; inevitably, there will be times when supply is tight. Similarly, there is a recognition that all parts of the supply chain must work together in order to provide optimal service. If grain cars are not being unloaded at the terminals at the ports, we cannot get them back to the Prairies to meet demand of the farmers. Similarly, if ships are late and terminal elevators are plugged, they do not have room to unload our cars.

For this reason, CN has started playing a role as a supply chain enabler. We do not just take orders and deliver cars; we look at the overall supply chain. We now watch every facet of the supply chain, from how much coal various producers have on the ground to arrival schedules of the ships, to better serve them.

When it comes to our service, our order fulfillment of cars has, over the past few years, gone from 88 per cent to 95 per cent on average, per customer. We now measure the time of placement of cars from the date, not from the week, as in the past.

We do not claim to be perfect. Railroading is an outdoor sport, and Canadian winters provide a very serious challenge. Winter 2013 on the Prairies was particularly challenging, with some locomotives buried in snow up to 16 feet high. Our service suffered and the breaks between the bad weather were not long enough for us to be able to catch up or recover.

This is a challenge in the railway business; it has been snowing in Canada for many years. Once your network is backed up, it takes a certain amount of time to get everything back to where it should be and resume operating at peak efficiency. Throwing more equipment at the problem just leads to more congestion. However, I am happy to report that we have recovered from this winter and service is back where it should be.

CN is somewhat disappointed in Bill C-52. While acknowledging that the drafters did a good job in recognizing some key points, such as the network nature of the rail business, we still believe the bill is not necessary. Canadian shippers have access to some very strong regulatory protection in the form of level of service provisions in the law today and the right to final offer arbitration on price. We believe that the terms of service agreements are best left to be worked on commercially by the railway and its customers.

peu, qui ne se sentent pas obligés de nous informer et selon qui c'est notre travail de fournir le service. Cependant, je dois vous dire que cette attitude est de plus en plus rare.

Les clients reconnaissent que les chemins de fer ne disposent pas de ressources illimitées; inévitablement, il arrive parfois que l'offre soit limitée. De même, on reconnaît que tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement doivent collaborer entre eux pour la fourniture d'un service optimal. Si les wagons de céréales ne sont pas déchargés aux terminaux portuaires, nous ne pouvons pas les ramener dans les Prairies pour répondre à la demande des agriculteurs. De même, si les navires sont en retard et si les silos terminaux sont pleins, ils n'ont pas la place nécessaire pour permettre le déchargement de nos wagons.

C'est pourquoi le CN a commencé à jouer un rôle de facilitateur dans la chaîne d'approvisionnement. Nous ne faisons pas que recevoir les commandes et livrer les wagons; nous examinons l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Nous en surveillons désormais tous les aspects, depuis la quantité de charbon prêt à livrer par les divers producteurs au calendrier des arrivées des navires, pour mieux les desservir.

En ce qui concerne notre service, notre taux de traitement des commandes de wagons, ces quelques dernières années, est passé de 88 à 95 p. 100 en moyenne, par client. Nous mesurons désormais la durée de mise en place des wagons à partir de la date et non de la semaine, comme par le passé.

Nous ne prétendons pas être parfaits. L'exploitation ferroviaire est un sport de plein air, et les hivers canadiens présentent un obstacle très important. Dans les Prairies, l'hiver 2013 a été particulièrement difficile, certaines locomotives ayant été enfouies dans une épaisseur de neige qui pouvait atteindre 16 pieds. Notre service en a souffert, et les périodes de répit entre celles de mauvais temps n'ont pas été assez longues pour qu'il reprenne le dessus.

Pour l'entreprise ferroviaire, cela présente un défi; il neige au Canada depuis de nombreuses années. Après un bouchon dans le réseau, il faut un certain temps pour revenir à la normale et retrouver l'efficacité maximale. Consacrer plus d'équipement au problème conduit tout simplement à aggraver la congestion. Cependant, je suis heureux de signaler que nous avons repris le dessus depuis cet hiver, et que les services sont revenus à la normale.

Le CN est plutôt déçu du projet de loi C-52. Tout en reconnaissant que le législateur a très bien su reconnaître certains éléments essentiels tels que la nature de réseau du secteur ferroviaire, nous continuons de croire que le projet de loi est inutile. Aujourd'hui, la loi protège très efficacement les expéditeurs canadiens, en fixant le niveau de service et en leur donnant droit à un arbitrage sur l'offre finale de prix. Nous croyons que le mieux est de laisser les chemins de fer et leurs clients s'entendre commercialement sur les conditions des ententes de service.

I had the privilege of participating in sessions with facilitator Jim Dinning, who did everything he could to develop a commercial process to deal with the negotiation of service agreements. I believe Mr. Dinning did an excellent job, and a deal could have been reached with the facilitator on what should be contained in the service agreement. Unfortunately, the shippers knew the legislation was coming and decided they would rather have a system imposed than work it out commercially — mostly shipping associations. I very much agree with Mr. Dinning when he wrote in his report regarding a commercial solution: “Try it. It might just work.”

With regard to the legislation before you, we are particularly disappointed that there is no provision for mandatory mediation between the railways and customers prior to going to arbitration. We believe that if mediation were required, the vast majority of disagreements could be solved without need to go to arbitration.

We are also disappointed that the Canadian Transportation Agency will not hear all the arbitration cases themselves. We believe those are complex issues between the railway and customers, and only the agency has the expertise to deal with them, particularly in the relatively short timelines provided for in the bill.

I look forward to your questions.

Michael Murphy, Vice-President, Government Affairs, Canadian Pacific Railway: Good evening. I appreciate the invitation to appear here today.

As you know, CP transports bulk commodities, merchandise, freight and intermodal traffic. We are a core enabler of the Canadian economy, and we ship commodities worth \$135 million every day. I would like to spend a little time outlining the significant traffic volumes moved by CP and the complexity of the network we optimize.

In 2012, CP and its supply chain partners moved about 40 million tonnes of grain, 23 million tonnes of coal, 11 million tonnes of potash, 2 million containers, 67,000 car loads of forest products, and 162,000 car loads of finished automobiles. For 2013, you can add about 70,000 car loads of crude oil to the mix. In total last year, we moved 2.7 million car loads with an average length of haul of about 1,400 kilometres.

To accomplish this, we run a network that spans 22,000 route kilometres in 6 provinces and 13 U.S. states. We serve about 3,000 customers, originate 10,000 shipments a day, and we interface with five other class I railroads and numerous short-line railroads.

At CP, the importance of a supply chain is elevated further by the fact that over two thirds of our traffic comes through or exits from a Canadian port or a border gateway. Our 3,000 customers

J’ai eu le privilège de participer à des séances avec le facilitateur Jim Dinning, qui faisait tout son possible pour élaborer un processus commercial pour la négociation d’ententes de service. Je crois qu’il a fait de l’excellent travail et qu’on aurait pu s’entendre avec lui sur la teneur souhaitable de l’entente de service. Malheureusement, les expéditeurs savaient que le projet de loi s’en venait et ils ont plutôt opté pour un système imposé plutôt que de passer par des mécanismes commerciaux — les associations d’expéditeurs, principalement. Je suis très d’accord avec M. Dinning et sur sa recommandation figurant dans son rapport sur une solution commerciale : « Il faut l’essayer. Ça pourrait marcher. »

En ce qui concerne le projet de loi, nous sommes particulièrement déçus de l’absence de dispositions prévoyant la médiation obligatoire entre les chemins de fer et les clients avant d’aller en arbitrage. Nous croyons qu’une médiation obligatoire permettrait de résoudre l’immense majorité des désaccords sans le recours à l’arbitrage.

Nous sommes également déçus du fait que l’Office des transports du Canada n’entendra pas lui-même tous les cas d’arbitrage. Nous croyons qu’il est le seul à posséder les compétences voulues pour régler les problèmes complexes entre les chemins de fer et les clients, particulièrement dans les courts délais prévus dans le projet de loi.

Je serai heureux de répondre à vos questions.

Michael Murphy, vice-président, Affaires gouvernementales, Chemin de fer Canadien Pacifique : Bonjour. Je vous suis reconnaissant de votre invitation à comparaître devant vous.

Comme vous le savez, CP transporte des chargements, des marchandises et des produits en vrac et il participe à un trafic intermodal. Nous sommes un acteur de premier plan de l’économie canadienne et nous expédions des produits dont la valeur totalise quotidiennement 135 millions de dollars. Voyons rapidement les volumes importants de trafic déplacé par CP et la complexité du réseau que nous optimisons.

En 2012, CP et ses partenaires de la chaîne d’approvisionnement ont déplacé 40 millions de tonnes de grains, 23 de charbon, 11 de potasse, 2 millions de conteneurs, 67 000 wagons de produits forestiers et 162 000 wagons d’automobiles assemblées. Pour 2013, vous pouvez ajouter 70 000 wagons de pétrole brut à ce tableau. En tout, l’année dernière, nous avons déplacé 2,7 millions de wagonnées sur une distance moyenne d’environ 1 400 kilomètres.

Pour y arriver, nous exploitons un réseau de lignes ferroviaires qui s’étend sur 22 000 kilomètres dans six provinces et 13 États américains. Nous desservons environ 3 000 clients, expédions quelque 10 000 cargaisons par jour, et nous assurons une liaison avec cinq autres chemins de fer de classe I et de nombreux chemins de fer secondaires.

Au CP, la chaîne d’approvisionnement est d’autant plus importante que plus des deux tiers de notre trafic arrivent en provenance ou partent à destination d’un port canadien ou d’une

are all served by the same set of expensive resources, including about 40,000 railcars, 1,450 locomotives and over 1,000 trained crews. As with any network or supply chain, service issues, vessel delays, labour shortages, port congestion, inclement weather incidents and other factors affect CP and its connections. Issues in any one area can often spread to negatively affect the network generally.

I would like to state that throughout the Rail Freight Service Review process, we maintain that there was no additional need for regulation between railways and customers, as it is the company's belief that reciprocal commercial arrangements, coupled with a stable, balanced regulatory regime, as outlined by Mr. Dinning, remain the best approach to promote supply chain coordination, investment and financial sustainability. Obviously, however, the government has decided to move forward on a different path.

I would also like to take the opportunity to make it very clear that we think the Rail Service Review Panel's commentary in 2010 on railway market power was incorrect as well as unsubstantiated. As we argued at the time, it should have been withdrawn. The panel's finding of market power was made on the basis of only a cursory discussion, without any research or indeed reference to research. For example, the panel did not discuss what relevant markets might be in respect of which railways allegedly enjoy market power, nor did it discuss what direct or indirect evidence exists to support a finding of the existence of market power in the relevant markets. It also did not consider the constraints on the exercise of market power, including the countervailing market power of purchasers and the impact of the large suite of existing shipper remedies, including the grain revenue cap, inter-switching, final-offer arbitration, reasonableness of a charge, competitive line rates and running rates, have in the marketplace. This is unfortunate, and it diminished the overall utility of that report.

Since 1987 when confidential contracts were introduced, bilateral commercial negotiations created a very competitive rail supply chain that has resulted in the lowest transportation rates in the world. For example, system-wide at CP, we move a tonne of freight a mile for 4.1 cents. This is truly remarkable, and when compared to overall commodity values, the cost of rail transportation compares very favorably.

The incredibly efficient supply chain in Canada is in part an enabler for Canadian exporters who are highly successful in world and North American markets, even though they are sometimes thousands of kilometres from tidewater or the marketplace itself. The current regime with its commercial underpinnings is also supporting significant levels of capital investment in the rail supply chain. This year, we at CP will invest over \$1.1 billion.

passerelle frontière. Nos 3 000 clients sont tous desservis grâce aux mêmes ressources coûteuses, dont 40 000 wagons, 1 450 locomotives et plus de 1 000 membres d'équipage compétents. Comme c'est le cas pour tout réseau ou toute chaîne d'approvisionnement, des problèmes de service, des navires en retard, des pénuries de main-d'œuvre, la congestion des ports, une météo défavorable et divers facteurs influent sur le CP et ses correspondances. Des problèmes touchant un seul secteur ont souvent des répercussions négatives sur l'ensemble du réseau.

J'aimerais mentionner que tout au long de l'examen des services de transport ferroviaire des marchandises, nous avons maintenu qu'il n'était pas nécessaire d'adopter de nouveaux règlements liant les compagnies ferroviaires et leurs clients, car l'entreprise juge que des ententes commerciales réciproques, assorties d'un régime réglementaire stable et équilibré, comme l'indiquait M. Dinning, demeurent le meilleur moyen de favoriser la coordination, les investissements et la viabilité financière au sein de la chaîne d'approvisionnement. Cependant, le gouvernement a de toute évidence opté pour une autre solution.

J'en profite également pour bien préciser que le commentaire que le Comité d'examen des services de transport ferroviaire des marchandises a formulé en 2010 concernant la domination du marché ferroviaire était inexact et non fondé. Comme nous l'avions fait valoir à ce moment-là, ce commentaire aurait dû être retiré. Le comité a conclu qu'il y avait domination du marché uniquement d'après une discussion superficielle, sans faire plus de recherche ou même s'être référé à des recherches antérieures. Par exemple, le comité n'a pas parlé des marchés qu'auraient dominés certaines compagnies ferroviaires, pas plus qu'il n'a cherché à savoir quelles données empiriques directes ou indirectes auraient pu appuyer la thèse de la domination des marchés en question. Il n'a pas non plus tenu compte des contraintes exercées sur le pouvoir de marché, y compris le pouvoir compensateur des acheteurs et les répercussions sur le marché de l'importante offre de solutions de transport, de même que le revenu maximal pour le transport du grain, l'interconnexion, l'arbitrage des propositions finales, la raisonnable des droits, les prix de ligne concurrentiels et les taux en cours. C'est malheureux et cela a entaché la pertinence globale du rapport.

Depuis 1987, année où les contrats confidentiels sont arrivés, les négociations commerciales bilatérales ont créé une chaîne d'approvisionnement ferroviaire très concurrentielle, qui a permis d'offrir les taux de transport les plus bas au monde. Par exemple, sur l'ensemble du système au CP, nous transportons une tonne de marchandises pour 4,1 cents le mille. C'est vraiment remarquable. Le coût du transport ferroviaire se compare très favorablement aux prix de l'ensemble des produits de base.

La grande efficacité de la chaîne d'approvisionnement au Canada contribue entre autres à la grande réussite des exportateurs canadiens sur les marchés mondiaux et nord-américains, même s'ils sont à des milliers de kilomètres des eaux navigables ou du marché lui-même. Le régime actuel et ses piliers commerciaux favorisent également d'importants investissements de capitaux dans la chaîne d'approvisionnement ferroviaire. Cette

These investments are critical in supporting Canada's trade, driving innovation, and providing continuing improvement and service to our customers.

In today's highly competitive global economy, customers, railways and supply chain partners all have greater service expectations. Every car on CP has a plan before it is even loaded. A major input into these plans is a forecast for future traffic movements. The key is that as many movements as possible are forecasted and predicted for a long enough period of time. This is because of the need to supply crews, locomotives, cars, yard and main-line capacity, all of which are expensive resources and not available on a moment's notice. We spend a lot of time, effort and money to get assets in the right place at the right time to handle traffic, and getting those assets in the right place takes substantial lead time.

This intricate service design and overall optimization of the network is managed in a similar fashion to a bus route, not a taxi service. It is essential to integrate our various services with one another and with assets. Furthermore, when forecasts are not accurate or customers do not have traffic to be moved, the cost is borne by the railway.

Everyone who rides the bus would like it to come at the time that most suits their individual needs, but bus routes are planned to provide the best possible service to the most people rather than being tailored to each rider's specific desire. Service on a rail system is much the same. The system must perform to the benefit of all, not just of one.

In terms of the sustainability of improved service, CP is a strong supporter of working together with all supply chain partners and our customers on improving reliability and predictability. That is why we have agreements in place with 70 per cent of customers by revenue, as well as all the major ports and terminals. The agreements we have put in place cover a range of best practices, including performance targets, key performance indicators, dispute resolution, communication and business development. They are delivering results.

For example, container dwell at the Port Metro Vancouver is consistently running less than two days, and recently we announced a reduction of one full day, from five to four, on our transcontinental container service from Vancouver to Toronto.

The more recent improvements of the supply chain have come out of these collaborative efforts to improve reliability and predictability. CP therefore supports the Dinning approach to

année, le CP investira plus de 1,1 milliard de dollars. Ces investissements sont cruciaux pour soutenir le commerce au Canada, stimuler l'innovation et continuer d'améliorer les services offerts à nos clients.

L'économie mondiale étant hautement concurrentielle de nos jours, les clients, les compagnies ferroviaires et les partenaires de la chaîne d'approvisionnement ont de grandes attentes à l'égard des services. Un plan est établi pour chaque wagon du CP avant même que celui-ci ne soit chargé. La planification repose grandement sur la prévision des mouvements de trafic. La clé est de prévoir et de prédire le plus de mouvements possible sur une assez longue période. C'est qu'il faut assurer la capacité nécessaire en fait d'équipage, de locomotives, de wagons, de lignes de chantier et de lignes principales, toutes des ressources qui coûtent cher et qui ne sont pas disponibles à court préavis. Nous consacrons beaucoup de temps, d'efforts et d'argent pour que les ressources soient déployées au bon endroit au bon moment pour gérer le trafic, et pour cela, il faut planifier longtemps d'avance.

Ce modèle complexe de service et l'optimisation globale du réseau sont gérés à la manière d'un trajet d'autobus, pas d'un service de taxi. Il est essentiel d'intégrer nos différents services entre eux et avec les installations. De plus, quand les prévisions ne sont pas exactes ou que les clients ne peuvent alimenter les mouvements de trafic, c'est la compagnie ferroviaire qui absorbe les coûts.

Tous les utilisateurs des transports en commun aimeraient bien que l'autobus les prenne à l'heure qui leur convient le plus, mais les trajets sont planifiés de façon à offrir le meilleur service au plus grand nombre de personnes possible, pas en vue de répondre aux besoins précis de chacun. Les services de transport ferroviaire se rapprochent beaucoup de ce modèle. Le système doit être efficace pour tout le monde, pas seulement pour un client.

Pour ce qui est de la viabilité des services améliorés, le CP croit fermement aux avantages de la collaboration avec tous les partenaires de la chaîne d'approvisionnement et ses clients en vue d'accroître la fiabilité et la prévisibilité des services. C'est pourquoi nous avons conclu des ententes axées sur les revenus avec 70 p. 100 de nos clients, de même qu'avec tous les ports et les gares d'importance. Les ententes en place couvrent toute une gamme de pratiques exemplaires, y compris des cibles de rendement, des indicateurs de rendement clés, des mécanismes de règlement des différends, et des principes de communication et de développement commercial. Ce sont des ententes qui portent fruit.

Par exemple, la durée d'entreposage des conteneurs aux terminaux de Port Metro Vancouver est toujours de moins de deux jours, et nous avons récemment annoncé que le délai serait réduit d'une journée complète, passant de cinq à quatre jours, pour notre service transcontinental de transport de conteneurs de Vancouver à Toronto.

Les dernières améliorations apportées à la chaîne d'approvisionnement sont issues de cette collaboration visant à accroître la fiabilité et la prévisibilité des services. Le CP appuie

service agreements, and it allows for the mutual accountability among customers and railways. With better visibility on how traffic will be presented, and in some cases bilateral commitments, we can collectively improve overall supply chain performance. That is why it is absolutely critical that if a regulator will impose service, that service cannot be considered from the perspective of any single customer in isolation.

Introducing a new remedy that allows for imposed service by a regulator must be done carefully. At a minimum it must support commercial undertakings, it should reflect the idea that visibility on the traffic offering is an important consideration, and service must be viewed from a perspective that looks at the entire network because the resulting effects would span it entirely.

We are firmly of the view that continued improvement in Canada's world-class supply chain will be best achieved through offsetting commercial undertakings, in particular, better traffic forecasting and more certainty on traffic volumes. To that end, CP has been implementing various commercial agreements included in the Dinning report, including a service agreement template and a commercial dispute-resolution process. As such, we are confident that strong commercial relationships will continue to emerge with little need for the processes described in the legislation.

Thank you, Mr. Chair.

Senator Mercer: Gentlemen, thank you very much for being here.

By way of background, I am a senator from Halifax, Nova Scotia, so I understand the importance of railways getting our products to and from the Port of Halifax, to the market and back to Halifax to ship out. I also come from a railway family where at least eight of my relatives either are or were CN retirees. I have a great deal of respect for what you do. However, that is not why we are here this evening.

I also am Deputy Chair of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry. Two of the major products that you all move are forestry and agricultural products. We have heard in testimony here, and I have heard in testimony at the Agriculture Committee, the concern about the availability of cars at the right time when agricultural products are moving from east to west, through the Port Metro Vancouver in particular. This is not necessarily me, but I want to hear your answer. They feel they are being bumped, particularly pulse products out of Saskatchewan and other areas, to allow oil and gas or crude oil to take spots that they may normally have had in terms of availability of equipment. Do you have any comment on that?

donc l'approche que recommande M. Dinning pour les ententes de service, qui favorise également une responsabilisation réciproque entre les clients et les compagnies ferroviaires. En ayant une meilleure idée du trafic, et grâce à des engagements bilatéraux dans certains cas, nous pourrions ensemble améliorer le rendement de la chaîne d'approvisionnement. Si un organisme de réglementation doit imposer un modèle de service, il est ainsi absolument nécessaire qu'il ne le fasse pas pour répondre aux besoins d'un seul client.

Quand un organisme de réglementation adopte un nouveau mécanisme pour imposer un modèle de service, il doit agir avec prudence. Il doit à tout le moins appuyer les activités commerciales et tenir compte du fait qu'il est important d'avoir une bonne vue d'ensemble sur les mouvements de trafic et de penser que le nouveau mécanisme aura des répercussions sur la totalité du réseau.

Nous croyons fermement que l'amélioration continue de la chaîne d'approvisionnement de calibre mondial du Canada doit passer par la compensation des activités commerciales, notamment, la prévision efficace des mouvements de trafic et une plus grande certitude à l'égard du débit de circulation. À cette fin, le CP a mis en place différentes ententes commerciales recommandées dans le rapport Dinning, y compris un modèle d'entente de service et un processus de règlement des différends commerciaux. Nous avons donc bon espoir que de nouvelles relations d'affaires prospères continueront d'émerger, sans que soient vraiment nécessaires les processus décrits dans la loi.

Merci, monsieur le président.

Le sénateur Mercer : Messieurs, merci beaucoup d'être ici.

Pour vous donner un peu de contexte, je précise que je suis un sénateur de Halifax, en Nouvelle-Écosse, alors je comprends l'importance des chemins de fer pour assurer le transport de nos produits vers le port de Halifax, vers le marché, et de retour à Halifax pour leur exportation. Je viens aussi d'une famille qui a beaucoup travaillé dans ce domaine, car au moins huit des membres de ma famille travaillent aujourd'hui pour le CN ou en sont retraités. J'ai beaucoup de respect pour ce que vous faites. Ce n'est toutefois pas pour cela que nous sommes ici ce soir.

Je suis aussi vice-président du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts. Deux des principales catégories de produits que vous transportez sont des produits de l'agriculture et de la foresterie. J'ai entendu des témoins dire au comité, et au comité de l'agriculture, qu'on s'inquiétait de la disponibilité des wagons au moment opportun pour le transport des produits agricoles d'Est en Ouest, notamment aux terminaux de Port Metro Vancouver. Ce n'est pas nécessairement mon opinion, mais j'aimerais savoir ce que vous en pensez. Ils ont l'impression de perdre leur tour, surtout pour le transport de légumineuses en provenance de la Saskatchewan et d'ailleurs, au profit des cargaisons de pétrole, de gaz naturel ou de pétrole brut, qui occupent les wagons qui leur auraient autrement été destinés. Avez-vous des commentaires à formuler à ce sujet?

Mr. Finn: A good example when it comes to agricultural products is grain. One of the outcomes of the Rail Freight Service Review Panel in 2010 was that we, at CN, used to measure how we perform by spotting cars at the elevators for the farmers. We would commit to spot within a week. We would say within the next five days of operations we promise to get your cars at your grain elevator. We were there probably 80 per cent of the time on time, but sometimes it would be worse than that.

One of the results of the rail service review is we decided that was not good enough for our customers. We now have a precision rail-spotting service where we spot the car to the day, so we can tell a grain elevator that we will be there at Tuesday before nine a.m. On the average, we were between 85 and 95 per cent on time to the day.

This is a good example of how the Rail Freight Service Review Panel brought to our attention the importance of doing a better job in serving the customers.

When it comes to car supply, there is not an issue when it comes to grain cars. In the area of forest products, the issue most of the time, in the last four or five years, we had centre beams parked by the thousands because the forest product industry was not shipping as many goods as they were. All of a sudden it comes back in a big rush and we are expected to deliver to them, and we try to do our best to deliver cars. The difficulty is you cannot get a forecast from some mills because they are not too sure where the product is going, and it is hard to guarantee the car supply.

I have one last comment about that. This is a team sport. When a shipper in northern B.C. is sending cars to Memphis, Tennessee, or to Los Angeles, it will go on centre CP from northern B.C. to Chicago and then on another railway to destination. We lose control of the car. Notwithstanding that, we do a pretty good job in guaranteeing them some service, which is pretty good service, but realize this is a team sport. The cycle times of cars will depend on how quickly some of our team players can serve the customers, same as we do.

It is an issue, but we have addressed it, we think. We think that both in the case of the forest products industry and the grain industry we have come a long way in providing a lot better service than we had four or five years ago.

Mr. Murphy: I will add a couple of points to what Mr. Finn mentioned.

M. Finn : Les grains sont un bon exemple de produits agricoles. En 2010, une des constatations du Comité d'examen des services de transport ferroviaire de marchandises était que le CN mesurait son rendement en fonction des wagons placés aux silos-élévateurs pour les agriculteurs. Nous nous engageons à placer un wagon à l'intérieur d'une semaine. Nous promettons aux agriculteurs de placer les wagons nécessaires aux silos-élévateurs dans les cinq jours de travail suivants. Nous arrivions à garder nos promesses dans 80 p. 100 des cas, mais c'était parfois plus difficile que cela.

À l'issue de l'examen des services de transport ferroviaire, nous avons décidé que ce n'était pas suffisant pour nos clients. Nous avons maintenant un service d'installation de wagons de précision, grâce auquel nous pouvons dire au client qu'il y aura un wagon au silo-élévateur mardi avant 9 heures, par exemple. En moyenne, nous arrivions à respecter le délai prévu dans 85 à 95 p. 100 des cas.

C'est un bon exemple de la façon dont le Comité d'examen des services de transport ferroviaire de marchandises nous a fait prendre conscience qu'il fallait offrir de meilleurs services à nos clients.

Pour ce qui est de la fourniture de wagons, ce n'est pas un problème pour les wagons à céréales. En ce qui a trait aux produits de la foresterie, ce qui posait problème la plupart du temps, au cours des quatre ou cinq dernières années, c'est que nous avions des milliers de wagons à support central de stationnés, parce que l'industrie forestière n'expédiait plus autant de produits qu'avant. Tout à coup, les activités ont grimpé en flèche et on s'attend à ce que nous puissions répondre aux besoins de l'industrie, et nous faisons tout notre possible pour lui fournir les wagons nécessaires. Ce qui est difficile, c'est que certaines usines ne peuvent pas nous donner de prévisions, car elles ne savent pas exactement où s'en iront les produits, et ce n'est pas évident à ce moment-là de garantir des wagons.

J'aurais un dernier commentaire à ce sujet. C'est un sport d'équipe. Quand un expéditeur du nord de la Colombie-Britannique envoie des wagons à Memphis, au Tennessee, ou à Los Angeles, ils doivent partir du centre de service du CP au nord de la Colombie-Britannique pour passer par Chicago, puis emprunter un autre chemin de fer jusqu'à destination. Nous perdons le contrôle des wagons. Malgré cela, nous arrivons à leur garantir un assez bon service, mais il faut être conscient que c'est un sport d'équipe. Le temps de cycle des wagons dépend de la rapidité avec laquelle certains de nos partenaires arrivent à servir les clients, comme c'est le cas pour nous.

Cela peut poser problème, mais nous avons remédié à la situation, du moins on l'espère. Nous pensons offrir un service grandement supérieur à ce qu'il était il y a quatre ou cinq ans pour l'industrie céréalière et l'industrie forestière.

M. Murphy : J'ajouterais quelques éléments à la réponse de M. Finn.

Just to put it in perspective to give you some sense of what we are moving, grain is about 20 per cent of our business. The agricultural component is the largest single area of traffic in our business.

You mentioned cars being diverted or traffic being diverted away from meeting the needs of the grain community to deal with crude. Crude, just to give you a sense of perspective, is about 2.5 per cent of our car loads. You can see the difference there, and I think that is pretty significant. This is a very good year to talk about not only the performance that Mr. Finn just talked about, but about volumes and the success we have had collectively with the grain supply chain in terms of volumes. We are up this grain year, which started last August, about 5 per cent above our five-year average on grains. We are moving a heck of a lot of product, not only domestically but for export.

There are a number of reasons for that, but part of it is obviously the successful pricing going on in terms of the value of these commodities. Mr. Bourque mentioned that. We are very happy with what is going on in grain. We are hearing a lot of good things from our customer base in that area.

Senator Mercer: I did not mention grain in my question. With the price of grain now, not many people are complaining. There is a complaint that they cannot get it out the door fast enough because the price has been very good.

I did talk about pulse products, which are much more time sensitive in shipping. Our major customers are in Asia and India. You did not comment on pulse.

Mr. Finn: Even with the pulse shippers we have offered, in the context of the Dinning process, to have individual service agreements with them to commit the services. Often, in the case of smaller shippers who are part of pulse, they cannot commit to volumes or forecasting. Rest assured that if the purpose of the bill is to allow these shippers to have service agreements, we offered to do so, to have agreements in place so they could have an understanding of what would be required for them to give us this forecast so we can commit to providing cars. You cannot just order a car and say, "I want it there next Thursday to ship the grain to destination." We need advanced notice and planning. Rest assured we have offered that and we think we would be better served by having a commercial negotiation, one on one, between the railway and the smaller shippers of grain, members of pulse, to arrive at that result.

Senator Mercer: At a meeting earlier this week it was stated — and we all found it rather funny, but they had a good point — that knowing where the trains are at all times is an important part of what you do. Some of the shippers were saying that they did

Pour mettre les choses en perspective et vous donner une idée de ce que nous transportons, les céréales représentent 20 p. 100 de nos activités. Les produits agricoles représentent la majeure partie des marchandises transportées par chemin de fer.

Vous avez dit que le trafic était détourné et que des wagons destinés au secteur céréalier étaient plutôt utilisés pour transporter du pétrole brut. Pour vous donner une idée, le pétrole brut représente environ 2,5 p. 100 de nos cargaisons. Vous voyez la différence qu'il y a, et je crois qu'elle est assez marquée. C'est une très bonne année pour parler non seulement du rendement auquel M. Finn vient de faire référence, mais aussi des volumes et du succès que nous avons eu collectivement avec la chaîne d'approvisionnement du secteur céréalier en fait de volume. Avec la saison céréalière en cours, qui a commencé en août dernier, nous avons enregistré une hausse de 5 p. 100 par rapport à la moyenne des cinq dernières années. Nous transportons énormément de produits, et pas seulement au Canada, mais aussi pour les marchés d'exportation.

Il y a différentes raisons à cela, mais c'est en partie attribuable aux prix avantageux établis en ce moment pour ces produits de base. M. Bourque en a parlé. Nous sommes très heureux de ce qui se passe dans l'industrie céréalière. Nos clients de ce secteur ont de bien belles choses à dire à ce sujet.

Le sénateur Mercer : Je n'ai pas mentionné l'industrie céréalière dans ma question. Avec le prix des céréales aujourd'hui, très peu de gens s'en plaignent. Si les producteurs ont une plainte à faire, c'est qu'ils n'arrivent pas à suffire à la demande en raison des prix alléchants.

Je parlais plutôt des légumineuses, qui nécessitent une livraison beaucoup plus rapide. Nos principaux clients sont en Asie et en Inde. Vous n'avez pas fait mention des légumineuses.

M. Finn : Nous avons aussi offert aux expéditeurs de légumineuses de conclure des ententes de services personnalisées, dans le contexte du processus du rapport Dinning, pour leur garantir des services. Souvent, les expéditeurs de plus petite envergure ne peuvent pas s'engager à assurer des volumes précis ou à faire des prévisions. Si le but du projet de loi est de permettre à ces petits expéditeurs de conclure des ententes de service, soyez assurés que nous leur avons déjà offert cette possibilité, pour qu'ils sachent ce qui est attendu d'eux et pourquoi nous avons besoin de ces prévisions pour garantir la fourniture de wagons. Il ne s'agit pas seulement de commander un wagon en disant « je veux l'avoir jeudi prochain pour envoyer les céréales à telle destination ». Nous avons besoin de préavis et nous devons planifier nos activités. Rassurez-vous, nous leur avons déjà offert, et pour que cela se concrétise, nous croyons qu'il serait préférable de tenir des négociations commerciales, un à un, entre les compagnies ferroviaires et les petits expéditeurs de céréales et de légumineuses.

Le sénateur Mercer : Lors d'une réunion plus tôt cette semaine, on nous a dit — et nous avons tous trouvé cela assez amusant, mais c'était un bon point — que savoir où sont les trains en tout temps est un aspect important de votre travail. Certains

not think you knew — they did not mention which line they were talking about — as well as Canada Post knows where parcels are going through the postal system. It is the first time I heard Canada Post used as a good example.

The issue I want to go back to is a previous study of this committee that talked about the availability of containers. I know you do not necessarily own the containers, but you do manage to move them. In that study, one of the single biggest problems we found is that there are hundreds of thousands of empty containers in Canada. No one really knows. You could not tell me today where a container number is because it is not tracked as well as your trains. Is there a way to fix that problem?

Mr. Finn: I am a bit surprised that they said we did not track containers; we do track them. I can give you another example through the Rail Freight Service Review. We arrived with agreements with the various terminal operators in Canada, so both Vancouver and Halifax.

Historically there was no sense of urgency between the terminal operators and the railway to get boxes off the dock onto the trains. Today, every morning our CEO personally gets an email showing the dwell time of every container at the Port of Vancouver that is waiting to be loaded on a CN train. By 9:30 in the morning, if he sees containers that have been there for more than 48 hours, there is a phone call from the railway to the terminal saying, “That box of garden furniture at the bottom of the pile has to be in Toronto next Thursday morning. What are we waiting for to move it?” All of a sudden, we get a lot of attention, so we are line of sight.

That is due to the fact we now have agreements with the operators of the ports and terminals to say, “Listen, we are only as strong as the weakest chain in the link. If you do not do a good job of moving the boxes off your terminal onto the railway line, we all suffer for it.”

I guarantee you, Senator Mercer: Boxes over 40 hours we call “troubled boxes,” and we are all over it like a wet towel.

The Chair: If we are to expose conflicts, my father worked for CP for 47 years and my godfather worked for CN for 50 years — as did my great grandfather — so I am also a bit conflicted.

[Translation]

Senator Boisvenu: Gentlemen, I do not even know where to begin. You have a client-supplier relationship with your shippers, correct?

Mr. Finn: Yes.

expéditeurs semblaient croire que vous ne le saviez pas — ils n’ont pas nommé de ligne ferroviaire en particulier —, en tout cas pas aussi bien que Postes Canada fait le suivi des colis dans le réseau postal. C’est la première fois que j’entends quelqu’un donner Postes Canada comme l’exemple à suivre.

J’aimerais revenir sur une étude précédente du comité, qui portait sur la disponibilité des conteneurs. Je sais que les conteneurs ne vous appartiennent pas nécessairement, mais vous gérez leurs déplacements. Dans le cadre de cette étude, un des principaux problèmes qui ont été soulevés était qu’il y avait des centaines de milliers de conteneurs vides au Canada. Personne ne le sait vraiment. Vous ne seriez pas en mesure de me dire aujourd’hui où se trouve tel ou tel conteneur, parce que le suivi des conteneurs n’est pas aussi efficace que celui de vos trains. Y a-t-il un moyen de remédier à la situation?

M. Finn : Cela m’étonne qu’ils aient dit que nous ne faisons pas le suivi des conteneurs, parce que nous le faisons. Je peux vous donner un autre exemple de l’Examen du service de transport ferroviaire des marchandises. Nous sommes arrivés avec des ententes conclues avec les différents exploitants de terminaux au Canada, soit ceux de Vancouver et de Halifax.

Auparavant, il n’y avait pas d’urgence pour les exploitants de terminaux et les compagnies ferroviaires de libérer les quais et de charger les boîtes dans les trains. Maintenant, notre PDG reçoit tous les jours un courriel faisant état de la durée d’entreposage de chacun des conteneurs attendant d’être chargés dans un train du CN au port de Vancouver. Avant 9 h 30, s’il voit que des conteneurs sont là depuis plus de 48 heures, il téléphone au terminal pour vérifier ce qui se passe : « Le conteneur de meubles de jardin qui en dessous de la pile doit être à Toronto pour jeudi matin. Qu’est-ce qu’on attend pour le déplacer? » Tout à coup, on reçoit beaucoup d’attention, alors on est dans la ligne de mire.

Cela s’explique par le fait que nous avons désormais des ententes avec les exploitants de ports et de terminaux. Nous pouvons leur dire : « Écoutez, nous sommes aussi forts que le plus faible maillon de la chaîne. Si vous ne faites pas bien votre travail, qui consiste à transférer les conteneurs du terminal aux wagons, nous allons tous en souffrir. »

Je vous assure, sénateur Mercer, qu’il y a des conteneurs dont le transfert nécessite plus de 40 heures. On les appelle les « conteneurs à problème ». On essaie constamment de remédier à cette situation.

Le président : Si nous voulons exposer des conflits, sachez que mon père a travaillé pendant 47 ans pour le CP et mon parrain — comme mon grand-père — 50 ans pour le CN; je suis donc tiraillé sur cette question.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Messieurs, je ne sais pas trop par où commencer. Vous avez une relation client-fournisseur avec vos expéditeurs, n’est-ce pas?

M. Finn : Oui.

Senator Boisvenu: What surprises me to see in your presentations is that you do not have the same view of the issues at all. I have always thought that a partnership or business relationship is successful if the client and supplier have a shared understanding of the issues.

Could one of you tell me how your understanding of the issues came to be diametrically opposite? You have been working together for 100 years, after all.

Mr. Finn: You picked the right term. We do not call our clients “shippers”; we call them “clients.” That is new for the industry. I cannot say that it has been 100 years, but over these past few years, we have realized it was important to think of them as clients, not shippers.

Senator Boisvenu, I can tell you that, among the witnesses you have heard from here, there have not been a lot of clients. You have heard from client associations that represented various industries. It was sort of the same issue with Mr. Dinning’s report. He said that he had worked with 14 clients over seven months during which there were some client and shipper representations. They said that they did not want to negotiate trade agreements before being able to impose legislation. They agreed on that, but because they knew that a piece of legislation was coming, they did not commit to the same extent.

At one of the meetings, we asked a major shipper if he could give us their traffic forecasts for the next six to 12 months. With that information, we could have ordered the cars, assured them that we were there to serve them and made the necessary arrangements with other shippers.

He asked us why he would give us the forecasts, because we were responsible, as the carrier, to provide him with the cars when he ordered them and that he did not have to provide us with the forecasts.

I did not get upset because he is a very good client. But I told him with all due respect that, if he wanted to have good service, he had to tell me when he wanted to send shipments and how much, because that would help us a great deal.

There was a change of direction three or four years ago. We work with our clients more; we talk to them. And we must sign individual service agreements with all CN clients, not just the big ones but also the small ones.

We sent a letter to 1,400 small Canadian shippers saying that we wanted to sign a service agreement with them. As you say, we have responsibilities and obligations. Some clients replied and said that they did not want a service contract, but that they wanted us to move their goods instead. We answered that that is what we are there for.

Le sénateur Boisvenu : Ce qui me surprend de vos témoignages c’est de voir que vous ne partagez pas du tout la même vision des problèmes. J’ai toujours pensé qu’un partenariat ou une relation d’affaires réussie, c’est quand le client et le fournisseur ont une vision commune des problèmes.

Est-ce que quelqu’un parmi vous peut m’expliquer comment il se fait que vous soyez diamétralement opposés dans la lecture des problèmes? Vous travaillez pourtant ensemble depuis 100 ans.

M. Finn : Vous avez très bien énoncé le terme : on n’appelle pas nos clients des « expéditeurs », mais bien des « clients ». C’est nouveau pour l’industrie. Je ne peux pas dire que c’est depuis 100 ans, mais on a compris ces dernières années qu’il était important de comprendre que ces gens ne sont pas des expéditeurs, mais bien des clients.

Sénateur Boisvenu, je peux vous dire que dans les témoins que vous avez reçus ici, il n’y a pas eu beaucoup de clients. Vous avez reçu des associations de clients qui représentaient différentes industries. C’était un peu le même enjeu dans le rapport de M. Dinning. Il a dit qu’il avait travaillé avec 14 clients durant sept mois pendant lesquels il y avait des représentations de clients et d’expéditeurs. On a dit qu’on n’était pas d’accord de négocier des ententes commerciales avant de pouvoir imposer une législation. Ils étaient d’accord sur ce point, mais puisqu’ils savaient qu’il y avait une législation qui s’en venait, ils ne sont pas engagés au même niveau.

Lors d’une des rencontres, on a demandé à un expéditeur de grande envergure s’il pouvait nous donner leurs prévisions de trafic pour les prochains six à 12 mois. On aurait pu ainsi commander des wagons, leur assurer qu’on était là pour les servir et faire l’arbitrage qu’il faut avec d’autres expéditeurs.

Il nous a demandé pourquoi il nous les donnerait, que nous avions la responsabilité, comme transporteur, de lui fournir des wagons quand il les commande et qu’il n’avait pas à nous fournir de prévisions.

Je ne me suis pas choqué car c’est un très bon client. Mais je lui ai dit avec tout le respect que je lui devais que s’il voulait avoir du bon service qu’il devait me dire quand il pensait expédier et combien, ce qui nous aiderait beaucoup.

Il y a un changement de cap qui est intervenu depuis trois ou quatre ans. On est plus présents auprès de nos clients, on leur parle. Et on doit conclure des ententes de service individuelles avec tous les clients du CN, pas juste les gros clients mais également les petits.

On a envoyé une lettre à 1 400 expéditeurs canadiens de petite envergure en leur disant qu’on voulait conclure une entente de service avec eux. Comme vous le dites, on a des responsabilités et des obligations. Il y a des clients qui nous ont répondu qu’ils ne voulaient pas un contrat de service, qu’ils voulaient plutôt que l’on déplace leur marchandise. On leur a répondu qu’on était là pour ça.

The dynamics have changed but how are we supposed to explain to client associations that we do not ship goods as such? They want legislation, so it is up to them to answer this question, not us. Clients are not able to say that the service is not good and that the solution would be more legislation. They want service agreements, but they especially want the goods to be delivered when the time comes to do so.

Senator Boisvenu: However in your submissions this evening, I would have liked to hear — and you can tell me why I have not — what types of organizational or even financial impacts this bill will have on your companies. You submitted a very positive report on the progress of your operations, I believe. I did not hear you say how this bill will affect your operations and your financial sustainability. You just said that you did not need the bill.

Mr. Finn: If I may, I will give you a very concrete example. The legislation will enable a shipper to negotiate an agreement in good faith with the railroad. Unfortunately, they will not be able to have an agreement on exactly when the shipper would like the cars delivered on any given day. Mr. Murphy's example is somewhat like a bus service. Every client wants a bus at the door when he goes out, but the system is unfortunately a bit more complicated. This legislation will therefore enable clients, who do not succeed in negotiating with a railroad, to have an arbitrator impose a level of service.

Try to stay with me. If the client gets an arbitrator who, within 45 days, will reach a conclusion and impose a level of service between us and the client, a level of service that might require us to deliver the cars on Tuesday morning at 9, it is important to understand that this will have an impact on the other clients on the line who want to have the service on Wednesday. We will now have to tell them that we will go to them on Tuesday morning because the bus is scheduled for Tuesday, not Wednesday.

The challenge for the arbitrators who will hear those cases will be sorting things out with the client who wants to have a X, Y or Z service. You understand that it is a North-American network, it is big and things happen. We are simply saying that, to the extent to which we continue to provide clients with good service, as we must, and thanks to the government's action to impose the rail freight service review panel, we have made changes. It is quite extraordinary to allow a client who is not happy with a particular service, which is often the case with that client, to have a trade agreement imposed. Give me one example in Canada where an arbitrator imposes a level of service to clients who can have a commercial agreement. That is rather unique.

Senator Boisvenu: Are you assuming that, when the arbitrator makes a decision, he will only consider the client's expectations, not the constraints of your company?

La dynamique a changé, mais comment expliquer à des associations de clients que l'on n'expédie pas des marchandises comme telles; ils veulent avoir une législation, c'est à eux de répondre à cette question, pas à nous. Les clients ne sont pas en mesure de dire qu'il n'y a pas de bon service et que la solution serait une législation additionnelle. Ils veulent avoir des ententes de service, mais surtout faire livrer la marchandise quand c'est le temps.

Le sénateur Boisvenu : Cependant, dans les mémoires que vous avez déposés ce soir, j'aurais aimé entendre — et vous me direz pourquoi je ne l'ai pas entendu — en quoi ce projet de loi aura des impacts soit organisationnels ou même financiers sur vos entreprises. Vous avez déposé un bilan, je crois, très positif de l'évolution de vos opérations. Je ne vous ai pas entendu dire comment ce projet de loi va affecter vos opérations, votre viabilité financière. Vous avez seulement dit que vous n'aviez pas besoin de projet de loi.

M. Finn : Si vous me le permettez, je vais vous donner un exemple très concret. La législation va permettre à un expéditeur de négocier une entente de bonne foi avec le chemin de fer. Malheureusement, on ne pourra pas arriver à une entente, par exemple sur le moment où l'expéditeur veut avoir ses wagons livrés aux jours de semaine. Parce que l'exemple de M. Murphy est un peu comme un service d'autobus. Chaque client veut un autobus à la porte lorsqu'il sort dehors, mais le réseau est malheureusement un peu plus compliqué. Cette loi va donc permettre à un client, qui ne réussit pas à négocier avec un chemin de fer, de faire imposer par un arbitre un niveau de service.

Essayez de me suivre. Si le client obtient de l'arbitre qui, en dedans de 45 jours, arrivera à une conclusion et imposera un niveau de service entre nous et ce client, niveau de service qui nous obligera à livrer des wagons le mardi matin à 9 heures, par exemple, il faut comprendre que cela aura un impact sur les autres clients sur la ligne qui eux veulent avoir le service le mercredi. On devra leur dire qu'on va chez eux le mardi matin maintenant parce que l'autobus passe le mardi et non le mercredi.

L'enjeu avec les arbitres qui entendront ces causes sera de faire la part des choses avec le client qui veut avoir un service X, Y, Z. Vous comprenez que c'est un réseau nord-américain, c'est gros, c'est grand, les choses arrivent. On dit donc simplement que dans la mesure où on continue de donner un bon service aux clients, comme on doit le faire, et grâce à l'intervention du gouvernement qui a imposé l'Examen des services de transport ferroviaire des marchandises, on a fait des changements. Par contre, de là à permettre en plus à un client qui est mécontent d'un service particulier, qui lui est souvent spécifique, d'obtenir une imposition d'une entente commerciale, c'est assez exceptionnel. Donnez-moi un exemple au Canada où un arbitre impose un niveau de service à des clients qui peuvent avoir une entente commerciale, c'est plutôt unique.

Le sénateur Boisvenu : Vous présumez que lorsque l'arbitre rendra une décision il ne considérera que les attentes du client et non les contraintes de votre entreprise?

Mr. Finn: No. I assume that, in 45 days, when we have to deal with delivery issues with the cars in Shawinigan and Quebec City, cars that come from all across North America, things will get a little more complicated. The arbitrator has 45 days to make his decision. If the boss does it, it is safe to assume that he has a good understanding of the impact on the system, but let me repeat: try to make an arbitrator understand the impact of a service on a client compared to other clients. It is not easy. The railroad will have to explain the evidence on the other side and there will not be any. That is the problem with imposing service agreements. Will the impact of the network be taken into consideration? It is there in the bill. That is our challenge. The impact is not just financial. There is also an impact on the quality of service to our other clients in the network.

[English]

Senator Unger: I think most of my questions have been answered.

How often do negotiations between shippers and railways fail to result in a contract?

Mr. Murphy: I will use an example that I mentioned in my opening remarks. CP has about 3,000 customers, give or take. Over 70 per cent of them are already under confidential contracts, which were brought into the legislative process many years ago. It is something that CP has taken advantage of since then by sitting down and negotiating with our clients. They are agreements that meet the needs of both the company and the customer. That is the nature of a commercial discussion. We have done very well in terms of the prevalence of having agreements. Most of our customers have signed agreements with us, so it has been a very positive experience.

Does every negotiation that we enter into lead to a commercial agreement? Not necessarily. In some elements of our business, for example because of the way the regulatory regime works — and grain is a good example — it is unlikely to have the same kind of opportunity to discuss under a commercial arrangement. We will see what the future brings.

Of course, we are regulated in terms of how much revenue we can earn in the regulated grain area, which has made it difficult to negotiate specific agreements. One of the principal drivers of an agreement is how much the customer is willing to put on the table with respect to a forecast or even a more specific volume commitment. We have done very well with that, so we are very happy with the regime that we have been working with. We have concluded a lot of agreements, and that has been a positive for our company.

Senator Unger: Volume forecasts would apply more to big shippers, would they not, than the smaller shippers or clients who are stranded and depend on the railways? They may or may not be able to do that. I am assuming that that would apply to bigger shippers.

M. Finn : Non. Je présume qu'en 45 jours, lorsqu'on devra prendre des enjeux de livraisons de wagons à Shawinigan et Québec, lesquels wagons proviennent de partout en Amérique du Nord, ce sera un peu plus compliqué. L'arbitre a 45 jours pour rendre sa décision. Dans le cas où c'est le patron qui le fera, on peut présumer qu'il a une bonne compréhension de l'impact du réseau, mais je le répète : essayez de faire comprendre à un arbitre l'impact d'un service à un client par rapport aux autres clients, ce n'est pas évident. Le chemin de fer devra expliquer la contre-preuve de ça, il n'y en aura pas. Voilà l'enjeu d'imposer des ententes de service. Est-ce qu'on va tenir compte de l'impact du réseau? Dans la législation, c'est là. Ça, c'est l'enjeu pour nous. L'impact n'est pas juste financier, mais c'est également sur la qualité de nos autres clients du réseau.

[Traduction]

La sénatrice Unger : Je pense que vous avez répondu à la plupart de mes questions.

Arrive-t-il souvent que les négociations entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer n'aboutissent pas à la signature d'un contrat?

M. Murphy : Je vais reprendre un exemple que j'ai cité plus tôt dans ma déclaration. Le CP compte près de 3 000 clients. Plus de 70 p. 100 d'entre eux ont conclu des contrats confidentiels, instaurés dans le cadre du processus législatif il y a de nombreuses années. C'est quelque chose dont le CP a tiré profit depuis en négociant avec ses clients. Ces accords répondent à la fois aux besoins de la compagnie et du client. C'est la nature d'une discussion commerciale. Nous avons très bien réussi à ce chapitre. Nous avons conclu des ententes avec la plupart de nos clients. Par conséquent, ce fut une expérience très positive.

Est-ce que toutes les négociations mènent à la conclusion d'un accord commercial? Pas nécessairement. Dans certains secteurs, notamment en raison du régime réglementaire — et le transport du grain en est un bon exemple —, il est peu probable que nous puissions discuter en vertu d'une entente commerciale. Nous verrons ce que l'avenir nous réserve.

Évidemment, le fait que les revenus provenant du transport du grain sont réglementés a rendu plus difficile la négociation d'accords précis avec l'industrie. L'un des principaux moteurs d'une entente est ce que le client est prêt à mettre sur la table relativement à une prévision de volume, voire un engagement ferme. Nous avons obtenu de bons résultats et, par conséquent, nous sommes très heureux du régime avec lequel nous travaillons. Nous avons conclu beaucoup d'ententes, et cela a été très bénéfique pour notre compagnie.

La sénatrice Unger : Il me semble que les prévisions de volume s'appliqueraient davantage aux gros expéditeurs qu'aux petits clients qui dépendent du transport ferroviaire, n'est-ce pas? Ils ne sont peut-être pas en mesure de le faire. J'imagine que cela concernerait davantage les gros expéditeurs.

Mr. Murphy: It applies right across the spectrum. As I mentioned, we have confidential contracts with over 70 per cent of our client base, and that includes shippers of every size. Each one has its own perspective on what they want to put on the table. As Mr. Finn mentioned, some are of the view that they do not want to make any specific commitments; they just want us to move the traffic that they deliver to us and they will let us know when they are going to deliver it to us. Others will make a very specific volume commitment of so many cars over a certain period of time. That is not necessarily only impacted by the size of the firm; it is more in terms of the type of traffic that they would have. That would play a role as well.

Mr. Finn: When we say “commitment,” we are not always looking for guaranteed commitments. One advantage of a service agreement is being able to ask for forecasts. We ask them how they think their business is going. Obviously, we will work with the shipper. Both CN and CP want to grow our businesses, so when we have customers who want to ship more goods, we are in the business of moving their goods. However, by having an agreement we can force a dialogue and say, “If you cannot provide a guaranteed forecast, give us as an indication of your business and we will tell you how many cars we can deliver.” It will not be 100 per cent of their needs, but we will try to work with them.

Again, we do not think it is by imposing a level of service agreement that you get to that result; it is by having a commercial discussion and negotiation about the needs of our customers, our capabilities of meeting those needs and how we can serve them in a way that gets their goods to market. That is the ultimate test.

Senator Unger: I am from Alberta, and of course we have petroleum products there that we are very anxious to get to market. The railways are taking up a lot of the slack that pipelines, which have not yet been built, cannot deliver. How has this affected your business? Given that Alberta also has agricultural and forestry products, there must be an imbalance being created in that marketplace.

Mr. Murphy: I mentioned earlier that CP moved about 53,000 carloads of crude last year. That is about 2.5 per cent of the carloads that we move. Our total was about 2.7 million last year. That gives you some perspective.

This is getting the attention that it is because it is growing significantly. A few years ago, we were not moving very much product. We hit an annualized rate of growth in the first quarter of this year of about 70,000 railcars, and we have indicated that over the next couple of years we will have the opportunity to at least double that. To keep that in perspective, it is 2.5 per cent of

M. Murphy : Cela concerne tous nos expéditeurs, petits et grands. Comme je l’ai dit, nous avons conclu des contrats confidentiels avec plus de 70 p. 100 de nos clients, toutes tailles confondues. Chacun sait ce qu’il veut mettre sur la table. Comme M. Finn l’a indiqué, certains ne veulent pas prendre d’engagement; ils veulent simplement qu’on transporte les marchandises qu’ils nous ont livrées et ils nous informent du moment de la livraison. D’autres vont nous garantir un nombre précis de wagons au cours d’une période donnée. Ce n’est pas nécessairement la taille de l’entreprise qui compte; c’est plutôt le type de marchandises qu’elle veut transporter. Cela entre également en ligne de compte.

M. Finn : Quand nous demandons un « engagement », nous ne voulons pas nécessairement une garantie. Un des avantages d’avoir un accord de service, c’est de pouvoir demander des prévisions. Nous leur demandons comment vont leurs affaires. Évidemment, nous allons travailler avec l’expéditeur. Le CN et le CP veulent aider les entreprises à se développer, alors quand nous avons des clients qui veulent expédier davantage de marchandises, notre travail consiste à le faire. Cependant, en ayant un accord, nous pouvons leur dire : « Si vous ne pouvez pas nous fournir une prévision exacte, donnez-nous un aperçu de vos affaires et nous vous dirons le nombre de wagons qu’il vous faudra. » Nous ne pourrions pas répondre à leurs besoins à 100 p. 100, mais nous essaierons de travailler avec eux.

Encore une fois, nous ne croyons pas que c’est en imposant un accord sur les niveaux de service que nous obtenons ce résultat; c’est en tenant des négociations commerciales pour déterminer les besoins de nos clients, notre capacité à répondre à ces besoins et la façon dont nous pouvons acheminer leurs marchandises vers les marchés. C’est le test ultime.

La sénatrice Unger : Je suis d’Alberta, et bien entendu, nous avons des produits pétroliers que nous sommes impatients d’expédier sur les marchés. Les compagnies de chemins de fer transportent une grande part de ces produits que les pipelines, qui ne sont pas encore construits, ne peuvent acheminer. Quelle a été l’incidence sur votre entreprise? Étant donné que l’Alberta a aussi des produits agricoles et forestiers, cela ne crée-t-il pas un déséquilibre dans ce marché?

M. Murphy : J’ai dit plus tôt que le CP avait transporté près de 53 000 wagons de pétrole brut l’an dernier. Ce nombre représente 2,5 p. 100 des wagons que nous expédions. L’an dernier, nous avons transporté au total 2,7 millions de chargements de wagons. Cela vous donne un aperçu.

Le secteur connaît une croissance considérable et cela attire beaucoup l’attention. Il y a quelques années, nous n’expédions pas autant de produits. Nous avons atteint un taux de croissance annualisé d’environ 70 000 wagons lors du premier trimestre de cette année, et il est fort possible que nous doublions ce nombre au cours des prochaines années. Il ne faut pas oublier que le

our volume. It might grow to 3, 3.5 or 4 per cent of our volume. We will see when the growth comes. That is the reality in terms of crude movements today.

There is no question that there is potential for growth there. We think we are a very nice complement to pipelines, and we think that will be a permanent part of the landscape because producers like the benefits of using rail to move crude, and there are many benefits. We can get into that if you wish, but that is part of our reality today.

Mr. Bourque: Ironically, one thing that oil producers like about rail is that they do not have to sign a long-term service contract and they do not have to build the network, as it is already there. It is ironic that at the time we are going through this service review, we are hearing from those producers how delighted they are that there is a great deal of flexibility by using rail.

Senator Unger: That was my next question. You do not have to sign service agreements with them?

Mr. Bourque: Some will want to sign long-term service agreements. We have seen that start to happen. However, initially, when this particular business was growing and producers were just becoming familiar with using a different mode than pipelines, one thing they realized early on was that they could try it while retaining flexibility. They did not have to commit to long-term contracts and they did not have to commit to specific traffic. They could use railways as a flexible option if they had too much production for a pipeline. Also, if the price was not high enough where the pipeline was going, they had flexibility by sending it elsewhere on a railcar.

Senator Eggleton: You are all saying the bill is not necessary. I got the message loud and clear.

Mr. Finn, you said something interesting, but it was very quick and I wonder if you might expand on it. You mentioned mediation before arbitration. How would that benefit this whole process?

Mr. Finn: It is pretty standard in any dispute resolution process between commercial parties. Both CN and CP already have a dispute resolution process on our websites for our customers. We provide for mediation. It is a lot more flexible. We get all the issues on the table and ensure that no one is misunderstanding what is happening. It is typical in Canadian dispute resolution processes to have mediation before arbitration. Arbitration is a bit more structured; it is often binding. Typically we get lawyers involved in arbitration and it is a heavier process.

Again, we offer our customers mediation before going to arbitration to see if we can come to an agreement. It often identifies the real issues and often more people from the railways

transport du pétrole brut représente 2,5 p. 100 de notre volume. Il pourrait donc prendre de l'expansion pour atteindre 3 à 4 p. 100 de notre volume. C'est ce que nous observerons durant cette période de croissance. C'est la réalité d'aujourd'hui en ce qui concerne le transport du brut.

Il y a sans aucun doute un potentiel de croissance. Nous nous considérons comme un excellent complément aux pipelines, et nous sommes là pour rester. Les producteurs apprécient les nombreux avantages du transport du brut par rail. Nous pouvons en discuter si vous le voulez, mais c'est la réalité.

M. Bourque : Ironiquement, ce que les producteurs pétroliers aiment à propos du transport ferroviaire, c'est qu'ils n'ont pas à signer de contrat de service à long terme ni à construire de réseau, puisque tout est déjà en place. Dans la foulée de l'examen des services, il est plutôt ironique que nous entendions des producteurs nous dire à quel point ils se réjouissent de la grande souplesse qu'offre le transport ferroviaire.

Le sénateur Unger : C'était ma prochaine question. Vous ne devez pas signer d'ententes de service avec eux?

M. Bourque : Certains voudront signer des accords de service à long terme. Nous le voyons de plus en plus. Cependant, au départ, lorsque cette industrie a connu un essor et que les producteurs ont commencé à se familiariser avec un autre mode de transport que les pipelines, ils se sont rendu compte qu'il s'agissait d'une solution de rechange flexible. Ils n'avaient pas besoin de signer de contrats à long terme ni de nous garantir un volume précis. Ils pouvaient opter pour le transport ferroviaire si leur production était trop grande pour un pipeline. De plus, si le prix n'était pas assez élevé là où se rendait le pipeline, ils avaient la souplesse nécessaire pour l'envoyer ailleurs par rail.

Le sénateur Eggleton : Vous nous avez tous dit que le projet de loi était nécessaire. C'est le message qui est lancé haut et fort.

Monsieur Finn, vous avez effleuré une question intéressante. Vous avez parlé de l'importance qu'il y a à recourir à la médiation avant d'aller en arbitrage. Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet? En quoi un tel processus serait-il bénéfique?

M. Finn : C'est assez courant dans les processus de règlement des différends entre des parties commerciales. Le CN et le CP disposent déjà d'un tel processus sur leur site web à l'intention de leurs clients. Nous facilitons la médiation. C'est une approche beaucoup plus flexible. Nous exposons tous les enjeux en cause et nous nous assurons qu'il n'y a pas de malentendus. Il est habituel d'essayer la médiation avant d'opter pour l'arbitrage dans les processus de règlement des différends au Canada. L'arbitrage est un peu plus structuré et souvent exécutoire. Habituellement, des avocats participent à l'arbitrage; c'est un processus plus lourd.

Encore une fois, nous offrons à nos clients la possibilité de faire appel à la médiation pour voir si nous pouvons parvenir à une entente. Ainsi, on cerne les véritables enjeux, et il y a souvent

get involved who have a different perspective. The customers will bring a different perspective and we can often solve the differences.

The customers want information; we want forecasts, some certainty. The outstanding issues when you get down to mediation will often be very precise, and that is more conducive to coming to agreement by mediation than going on arbitration. Just explaining the issue to an arbitrator will take a while. These are not easy issues to address when it comes to service on a big network.

Senator Eggleton: If Bill C-52 passes as is, can you still do mediation within the context of it?

Mr. Finn: The parties always could, but I would submit that those customers that will want a level of service agreement imposed by an arbitrator will want it imposed. They are not interested in negotiating or mediation; they want it imposed.

Senator Eggleton: You never know what an arbitrator will decide.

Mr. Finn: One of the unforeseen consequences of this legislation will be that if we have a series of arbitration decisions that impose a level of service to specific customers, you might have service problems on a network because we will be called upon to serve customer X in one way to the detriment of customer Y. One of the unintended consequences of having a level of service agreement imposed is that you can have negative consequences for other customers versus those who get the decision from the arbitrator.

Senator Eggleton: I want to ask about the movement of goods into the United States. You both have extensive networks in the United States. How does this bill, if it is put into effect, impact cross-border shipments?

Mr. Finn: The law does not apply to U.S. shipments. That was something some people wanted to see. If you have goods moving from Canada to the U.S., even the U.S. portion of the movement would be subject to a level of service agreement imposed by Bill C-52. That is not the case. The draftsmen ensured it only applied to movements in Canada.

One reason is there is a regular regime in the U.S. that is different from the Canadian one. You can imagine that a shipper who is in the U.S., if he is not happy with the service he is getting from the Canadian border to somewhere else, there is a regime that is different from the Canadian one. With all due respect, many Canadian customers like our regime in Canada today more than what is in the U.S. I think that is why the law today only applies to movement of goods within Canada.

Senator Eggleton: I do not know if you know offhand the percentage of shipments of these shippers into the United States versus across Canada.

d'autres personnes des compagnies de chemins de fer qui prennent part au processus et qui font valoir un point de vue différent. Les clients apportent une perspective différente et nous arrivons souvent à résoudre les conflits.

Les clients veulent de l'information; nous voulons des prévisions, une certaine garantie. Lorsqu'on en vient à la médiation, les questions en litige sont souvent très précises. Cette option est donc plus susceptible de conduire à une entente que l'arbitrage. Le simple fait d'expliquer le litige à un arbitre prendra du temps. Ce ne sont pas des questions qui se règlent facilement lorsqu'il s'agit d'un service sur un réseau d'une telle envergure.

Le sénateur Eggleton : Si le projet de loi C-52 est adopté tel quel, les parties pourront-elles toujours faire appel à la médiation?

M. Finn : C'est toujours possible, mais je dirais que ces clients qui veulent qu'un arbitre impose un accord sur les niveaux de service ne changeront pas d'avis. Ils ne sont pas intéressés à négocier ni à essayer la médiation.

Le sénateur Eggleton : Vous ne savez jamais ce qu'un arbitre décidera.

M. Finn : Ce projet de loi entraîne des conséquences imprévues. Par exemple, si nous nous retrouvons avec une série de décisions arbitrales qui imposent un niveau de service à des clients particuliers, cela occasionnera forcément des problèmes puisque nous devons desservir un client au détriment d'un autre. Mis à part les clients en faveur de qui une décision est rendue, l'imposition d'accords sur les niveaux de service aura des répercussions négatives sur la clientèle.

Le sénateur Eggleton : J'aimerais parler de la livraison des marchandises de l'autre côté de la frontière. Vos deux compagnies ont un vaste réseau aux États-Unis. Si ce projet de loi est adopté, quelle sera l'incidence sur les envois transfrontaliers?

M. Finn : La loi ne s'applique pas aux envois aux États-Unis. C'est quelque chose que certains souhaitaient voir. Si vous expédiez des marchandises du Canada aux États-Unis, même le transport aux États-Unis serait visé par un accord sur les niveaux de service imposé par le projet de loi C-52, mais ce n'est pas le cas. Les législateurs se sont assurés que la loi ne s'applique qu'aux envois au Canada.

Cela s'explique notamment par le fait que le régime aux États-Unis est différent de celui du Canada. Vous pouvez imaginer ce qui peut arriver si un expéditeur aux États-Unis n'est pas satisfait du service qu'il obtient à partir du Canada. Avec tout le respect que je vous dois, sachez que de nombreux clients canadiens préfèrent notre régime à celui des États-Unis. Je pense que c'est la raison pour laquelle la loi actuelle vise uniquement le transport des marchandises au Canada.

Le sénateur Eggleton : Je ne sais pas si vous êtes en mesure de nous donner le pourcentage des envois de ces expéditeurs aux États-Unis par rapport au Canada.

Mr. Finn: It is not really a percentage; it is more destination. The shipper will decide if he is moving goods from Edmonton to Wisconsin or to Jackson, Mississippi, so it is not really a percentage. Cross-border is between 45 and 50 per cent of the goods being moved.

However, when looking at service, the distance can be one third in Canada and two thirds in the U.S., and the service in the U.S. can be different service than in Canada.

Senator Eggleton: I understand.

Mr. Bourque: The minister responded to the question about the United States. He said that the government does not have jurisdiction there, so it ended here.

Senator MacDonald: I know you are convinced that legislation is not necessary, and perhaps there is some truth in that, but I think, to use a pun, it is coming down the track. Is there anything in particular you find excessively egregious? If you had an amendment to this bill, what would you propose?

Mr. Bourque: The one that stands out for us is mediation before arbitration.

The second one that Mr. Finn mentioned is we would like the transportation agency to conduct the arbitration processes themselves, because the network nature of the business means that you really need to understand the impact of your decision on the next customer and the next customer, keeping in mind this bus-route concept. Probably mediation would prevent a lot of arbitration, and that would be the one.

Mr. Murphy: To add to that, our preferred way of doing business is what we are doing now: commercial negotiation with our customers. We are hopeful that we will be able to continue to do that. This bill is designed — I think sometimes you can forget these things — to be a backstop. It is not designed to be the way we now change our relationships in terms of sitting down and negotiating with customers. It is a backstop, and it will be there and will act that way.

If you were to go the other way and look at some of the amendments that you heard expressed from some of the shipper groups, now you would be talking about something incredibly different and a bill that would be very negative. From our standpoint, living with this bill would be one thing; to look at the amendments that have been proposed would render this thing very troubling.

Senator MacDonald: I have a question that has nothing do with the bill but something I have always wanted to ask railroad people. Since I was a kid I have seen many railroads abandoned in this country. In Nova Scotia, 80 per cent of the railroads have been abandoned in the province in the past 50 years.

M. Finn : Ce n'est pas tant une question de pourcentage que de destination. L'expéditeur décide s'il envoie sa marchandise d'Edmonton au Wisconsin ou à Jackson, au Mississippi, donc ce n'est pas vraiment une question de pourcentage. Il y a entre 45 et 50 p. 100 des marchandises qui traversent la frontière.

Cependant, le tiers de la distance peut être parcouru au Canada et les deux tiers, aux États-Unis, et le service aux États-Unis peut être différent du service au Canada.

Le sénateur Eggleton : Je comprends.

M. Bourque : Le ministre a répondu à la question sur les États-Unis. Il a dit que le gouvernement n'avait pas le pouvoir de légiférer là, donc cela s'arrête ici.

Le sénateur MacDonald : Je sais que vous êtes convaincu que ce projet de loi n'est pas nécessaire et vous n'avez peut-être pas tout à fait tort, mais je pense, pour utiliser une image, qu'il est sur les rails. Y a-t-il quoi que ce soit en particulier que vous trouvez excessif? Si vous deviez proposer un amendement à ce projet de loi, quel serait-il?

M. Bourque : Ce qui ressort pour nous, c'est la nécessité de privilégier la médiation avant l'arbitrage.

M. Finn a également mentionné que nous aimerions que l'Office des transports mène lui-même le processus d'arbitrage, parce que tout est tellement lié dans ce secteur qu'il faut vraiment comprendre l'incidence de chaque décision sur le prochain consommateur et celui d'après. Il faut toujours garder à l'esprit le concept de l'itinéraire d'autobus. La médiation pourrait probablement nous éviter beaucoup d'arbitrage, ce serait l'objet de notre amendement.

M. Murphy : J'ajouterais que notre façon préférée de faire des affaires est celle que nous utilisons en ce moment, soit les négociations commerciales avec nos consommateurs. Nous espérons pouvoir continuer de travailler ainsi. Ce projet de loi se veut un filet de sécurité, et je pense qu'on peut parfois être porté à l'oublier. Il ne vise pas à changer la nature de nos rapports et à nous empêcher de nous asseoir pour négocier avec les consommateurs. C'est un filet de sécurité, et c'est ainsi qu'il va s'appliquer.

Si vous changiez votre fusil d'épaule et que vous envisagiez certains des amendements qu'ont proposés des groupes d'expéditeurs, ce serait extrêmement différent et ce projet de loi serait très négatif. De notre point de vue, ce serait une chose de vivre avec ce projet de loi tel quel, mais ce serait très troublant d'imaginer la situation avec les amendements qui vous ont été proposés.

Le sénateur MacDonald : J'ai une question à poser qui n'a rien à voir avec le projet de loi, mais que j'ai toujours voulu poser aux représentants des chemins de fer. Depuis que je suis enfant, j'ai vu énormément de voies ferrées abandonnées au pays. En Nouvelle-Écosse, 80 p. 100 des voies ferrées ont été abandonnées depuis 50 ans.

I have always been curious — I think it was related to the fact that passenger service had dropped off — how much of the abandoned railroad in this country could now be put to use if it had not been abandoned by the railroads?

The Chair: The chair will accept the question, but he would hope for a shorter answer.

Mr. Bourque: I just read a story about a railroad in Texas that was going to be abandoned, and the municipality stepped in and purchased the railroad. It lost money for several years, but now suddenly it is moving oil and they are making money hand over fist. To your point, you never know.

There is a protocol in place before a railroad is abandoned completely and turned into something else. We should always observe that protocol to ensure that every possibility is looked at because once it is gone it is hard to get the land and right-of-way back. I take your point.

Senator MacDonald: They are just used for ATVs now.

The Chair: Mr. Bourque, Mr. Murphy and Mr. Finn, I thank you on behalf of committee members.

I would like to tell committee members that the rumour is there will be amendments tabled. They will be distributed and we will go to clause-by-clause consideration. I will ask whoever tables those amendments to explain them as they go.

Honourable senators, before we go to clause-by-clause consideration, are there any comments? Is everyone agreed to proceeding with clause-by-clause consideration?

Senator Eggleton: I think the sponsor of the motion should consider sending this back to the drawing board. I will tell you why. Of all the witnesses who have been here, with the one exception of the Canadian Fertilizer Institute and even they were qualified in their comments, no one wants this bill. None of them want this bill. We just heard the railways representatives say they do not think it is necessary. Mr. Ballantyne, who represents the coalition, said it will not be effective and he said it will not get used much. If that is the case, why are we proceeding with this bill? As Senator Boisvenu also pointed out, there does not appear to be a consensus. Consensus is always desirable, but it is not always attainable, in which case the government —

Senator Boisvenu: That was not me. That does not mean we do not need the bill.

Senator Eggleton: In which case the public good is what has to be considered. I do not think this particular bill does the job. The review panel said that this railway market power results in an imbalance in the commercial relationship between the railways and the other stakeholders. The stakeholders, in terms of the coalition, have very clearly said that there is an issue here and they

Je suis toujours curieux de savoir, et c'est peut-être parce que les services aux passagers ont diminué, quelle proportion des voies ferrées abandonnées au Canada pourrait servir si elles n'avaient pas été abandonnées par les chemins de fer?

Le président : Le président va accepter cette question, mais il espère que la réponse va être brève.

M. Bourque : Je viens de lire un article sur une voie ferrée qui allait être abandonnée au Texas, mais que la municipalité a décidé d'acheter. Elle a perdu de l'argent pendant plusieurs années, mais soudainement, elle s'est mise à s'en servir pour transporter du pétrole et elle fait maintenant fortune. Pour répondre à votre question, on ne sait jamais.

Il y a un protocole à suivre avant d'abandonner complètement une voie ferrée ou d'en faire quelque chose d'autre. Il faut toujours observer ce protocole pour que toutes les possibilités soient prises en considération parce qu'une fois qu'on l'abandonne, il est difficile de réacquérir la terre et le droit de passage. Je prends note de votre observation.

Le sénateur MacDonald : Elles ne servent qu'aux émissions d'ATV.

Le président : Monsieur Bourque, monsieur Murphy et monsieur Finn, je vous remercie au nom des membres du comité.

J'aimerais informer les membres du comité que la rumeur court qu'il va y avoir des amendements. Nous allons en remettre copie à chacun avant d'effectuer l'étude article par article. Je vais cependant demander à quiconque souhaite proposer des amendements d'en expliquer les raisons au fur et à mesure.

Honorables sénateurs, avant d'entreprendre l'étude article par article, avez-vous des observations à faire? Est-ce que tout le monde est d'accord pour procéder à l'étude article par article?

Le sénateur Eggleton : Je pense que le parrain de cette motion devrait envisager de renvoyer le tout à la planche à dessin. Je vais vous dire pourquoi. Aucun des témoins qui ont comparu devant nous, à l'exception des représentants de l'Institut canadien des engrais — et encore là, ils avaient des réserves à exprimer —, ne veulent de ce projet de loi. Aucun ne veut de ce projet de loi. Nous venons d'entendre des représentants des chemins de fer, qui ne le jugent pas nécessaire. M. Ballantyne, qui représente la coalition, a dit qu'il ne serait pas efficace et qu'il ne servirait pas beaucoup. Dans ce contexte, pourquoi adopter ce projet de loi? Comme le sénateur Boisvenu l'a souligné lui aussi, il ne semble pas y avoir consensus. Le consensus est toujours souhaitable, même s'il n'est pas toujours possible, auquel cas le gouvernement...

Le sénateur Boisvenu : Ce n'est pas moi qui ai dit ça. Cela ne signifie pas que nous n'avons pas besoin de ce projet de loi.

Le sénateur Eggleton : ... auquel cas l'intérêt du public doit prévaloir. Je ne crois pas que ce projet de loi réponde aux objectifs. Selon le comité d'examen, la domination du marché par les chemins de fer crée un déséquilibre dans la relation commerciale entre les chemins de fer et les autres. Ceux-ci, selon la coalition, déplorent très clairement la situation et se

feel very much at a disadvantage given the strength of the railways in terms of their dealings. However, they do not think this is the way to do it.

They put forward the six amendments. If you want to adopt the six amendments, then the bill will mean something, but the bill does not mean very much, if anything, according to their comments. They do not support it, with one exception, as I said.

I do not think we should go to clause-by-clause consideration and I would hope that the sponsor will now speak to this and say it should go back to the House of Commons, back to the drawing board, and they should rethink this and come back with something better that better serves the needs and the purpose for which the bill was intended but does not do.

That is what sober second thought is all about. If we agree with sober second thought, then we should not proceed with this bill.

The Chair: I think the deputy chair had a comment.

Senator Greene: I think that Senator Eggleton's intervention points out that the bill is perfectly balanced because the two sides to the issue disagree with the bill for different reasons, essentially. One says the amendments go too far and the other side says it does not go far enough. It is perfectly balanced and I would like to move that we proceed.

The Chair: The chair will recognize Senator Unger and then we will go to clause-by-clause consideration.

Senator Unger: Senator Eggleton, this bill passed through the House of Commons unanimously. This type of legislation, as I stated earlier, has been worked on by your government previously, did not go anywhere, passed through a rigorous review by all shippers and has been brought forward.

Based on all the testimony I have heard to date, I feel that the best thing for us to do is pass this bill. It is a step in the right direction and I agree with what Senator Greene said. When both sides are not completely happy, it has to be right. It strikes the right balance. Striking the right balance in an imperfect market relationship is accomplishing something. Therefore, I would like to see the bill passed.

The Chair: I have a proposal to go to clause by clause if the committee agrees.

Senator Eggleton: I am still speaking to the matter. I wish to speak again.

sentent très désavantagés compte tenu de la puissance des chemins de fer dans leurs rapports commerciaux. Malgré tout, ils n'estiment pas que ce projet de loi est la solution.

Ils proposent six amendements. Si vous voulez adopter ces six amendements, le projet de loi aura un sens, mais pour l'instant, il n'en a pas beaucoup, même pas du tout, d'après ce qu'ils ont dit. Les témoins n'appuient pas ce projet de loi, à l'exception d'un seul, comme je l'ai dit.

Je ne pense pas que nous devrions en faire l'étude article par article et j'espère que le parrain du projet de loi va prendre la parole pour nous dire qu'il devrait retourner à la Chambre des communes et à la planche à dessin, qu'il préférerait réfléchir de nouveau à tout cela et nous soumettre un projet de loi plus étoffé, qui répondrait aux besoins et permettrait d'atteindre le but visé par le projet de loi, puisqu'il rate la cible en ce moment.

Ce serait le sens même d'un second examen objectif. Si nous sommes d'accord avec le concept du second examen objectif, nous ne devrions pas continuer d'étudier ce projet de loi.

Le président : Je pense que le vice-président a une observation à faire.

Le sénateur Greene : Je pense que l'intervention du sénateur Eggleton nous montre que ce projet de loi est parfaitement équilibré, puisque les deux parties qu'il vise sont en désaccord avec lui pour des raisons différentes, en gros. L'une affirme que les modifications proposées vont trop loin et l'autre, qu'elles ne vont pas assez loin. Il est donc parfaitement équilibré, et j'aimerais proposer que nous poursuivions notre étude sans plus tarder.

Le président : La présidence va donner la parole à la sénatrice Unger, après quoi nous allons amorcer l'étude article par article.

La sénatrice Unger : Monsieur Eggleton, ce projet de loi a été adopté à l'unanimité à la Chambre des communes. Comme je l'ai déjà dit, les membres de votre parti ont déjà travaillé à ce type de projet de loi, mais leurs travaux n'ont pas abouti. Il a subi avec succès l'examen rigoureux de tous les transporteurs, puis a été déposé.

D'après l'ensemble des témoignages que j'ai entendus à ce jour, j'ai l'impression que la meilleure chose à faire est d'adopter ce projet de loi. C'est un pas dans la bonne direction, et je suis d'accord avec ce que le sénateur Greene a dit. Quand aucune des deux parties n'est totalement satisfaite, ce doit être bon. L'équilibre est atteint. L'équilibre dans une relation commerciale imparfaite est un accomplissement en soi. J'aimerais donc voir ce projet de loi adopté.

Le président : Quelqu'un propose d'entreprendre l'étude article par article, si les membres du comité sont d'accord.

Le sénateur Eggleton : Je n'ai pas terminé. J'aimerais continuer de parler.

Yes, it has been worked on, but they still have not got it right and it still has not balanced things. I do not know how you can say this is a step in the right direction just because, as you say, both sides are equally unhappy so it must be good. That is nonsense. It is a theoretical and it is not the case here.

As they said, the bill will not be effective, will not be used much, and the railways dumped all over it as well. It is still not doing the job. We are here for sober second thought. If you were just going to rely on the fact that this has gone through a long process — I am not finished. I am speaking and I have the floor. Thank you.

Yes, it has involved more than one government, but it still is not right. It is still not doing anything effectively. That is what sober second thought is about. If we are here to rubberstamp bills coming from the House of Commons just because they passed through there, why have these people come in? Why do we listen to them if we do not want to pay attention to what they say? I do not think we should go to clause by clause.

The Chair: Is the committee ready to go to clause-by-clause consideration of Bill C-52?

Senator Eggleton: On division.

The Chair: On division. It is agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-52, An Act to amend the Canada Transportation Act (administration, air and railway transportation and arbitration). Shall the title stand postponed? Agreed?

Hon. Senators: Yes.

The Chair: Shall clause 1, which contains the short title, stand postponed?

Hon. Senators: Yes.

The Chair: Agreed.

Shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 3 carry?

Hon. Senators: Yes.

The Chair: Shall clause 4 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 5 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 6 carry?

Hon. Senators: Agreed.

Oui, ils y ont travaillé, mais ils n'ont pas encore trouvé la bonne formule, l'équilibre. Je me demande bien comment vous pouvez dire que c'est un pas dans la bonne direction simplement parce que les deux parties sont tout aussi mécontentes l'une que l'autre et que donc ce doit être bon. Cela n'a aucun sens. C'est de la pure théorie et c'est faux.

Comme ils l'ont dit, ce projet de loi ne sera pas efficace, ne servira pas beaucoup, et les représentants des chemins de fer le rejettent eux aussi. Il ne répond toujours pas à l'objectif. Nous sommes ici pour procéder à un second examen objectif. Si vous vous fiez seulement au fait qu'il a déjà parcouru un bon bout de chemin... Je n'ai pas terminé. J'ai la parole. Merci.

Il est vrai que plus d'un gouvernement y a travaillé, mais ce n'est toujours pas la bonne formule. Il n'atteindra toujours pas le résultat escompté. C'est justement le but d'un second examen objectif. Si nous sommes simplement ici pour apposer notre sceau sur les projets de loi qui nous arrivent de la Chambre des communes simplement parce qu'ils ont été adoptés là-bas, pourquoi convoquer tous ces gens? Pourquoi les écoutons-nous si nous ne voulons pas porter attention à leurs propos? Je ne pense pas que nous devrions effectuer l'étude article par article.

Le président : Les membres du comité sont-ils prêts à procéder à l'étude article par article du projet de loi C-52?

Le sénateur Eggleton : Avec dissidence.

Le président : Avec dissidence. Êtes-vous d'accord pour que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (administration, transports aérien et ferroviaire et arbitrage). L'étude du titre est-elle reportée? D'accord?

Des voix : Oui.

Le président : L'étude de l'article 1, qui contient le titre abrégé, est-elle reportée?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord.

L'article 2 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 3 est-il adopté?

Des voix : Oui.

Le président : L'article 4 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 5 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 6 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

[Translation]

The Chair: Shall clause 7 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 8 carry?

[English]

Senator Mercer has an amendment on clause 8.

Senator Mercer: I move:

That Bill C-52 be amended in clause 8, on page 4, by adding after line 20 the following:

“(1.6) For the purposes of this Division and without restricting the generality of the term, “service obligations” includes obligations in respect of

(a) the timeliness and frequency of the receiving and the delivery of traffic by the railway company;

(b) dwell times, estimated times of arrival, transit times and cycle times regarding the carriage of traffic;

(c) the quantity, condition and types of rolling stock to be provided by the railway company;

(d) the furnishing of adequate and suitable accommodation for the carriage, unloading and delivering of the traffic;

(e) accommodation and facilities for the exchange of information regarding the billing, receiving, carriage and delivery of traffic; and

(f) car order fulfillment, car spotting performance and car placement at destination.

(1.7) For greater certainty, a railway company shall be considered to have fulfilled the service obligations referred to in paragraph (1.6)(d) if it has carried them out in a manner that meets the rail transportation needs of the shipper.”.

The Chair: Senator Mercer, do you have any other comment?

Senator Mercer: We have heard the arguments from many of the witnesses. You have seen the explanations circulated by the coalition, so I will not go into long details.

The Chair: Are there any other comments from honourable senators?

It is moved by the Honourable Senator Mercer that Bill C-52 be amended on clause 8, on page 4 at line 20 — may I dispense reading the amendment?

[Français]

Le président : L'article 7 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 8 est-il adopté?

[Traduction]

Le sénateur Mercer a un amendement à proposer sur l'article 8.

Le sénateur Mercer : Je propose :

Que le projet de loi C-52 soit modifié à l'article 8, à la page 4, par adjonction, après la ligne 18, de ce qui suit :

« (1.6) Pour l'application de la présente division et sans restriction de la portée générale du terme, ? obligations @ s'entend notamment des obligations concernant :

a) le respect des délais ainsi que la fréquence pour ce qui est de la réception et de la livraison des marchandises par la compagnie de chemin de fer;

b) les temps de séjour, l'heure d'arrivée prévue, la durée du parcours et la durée du cycle pour ce qui est du transport des marchandises;

c) la quantité de matériel roulant à fournir par la compagnie de chemin de fer, son état et son type;

d) la fourniture d'installations convenables pour le transport, le déchargement et la livraison des marchandises;

e) les installations pour l'échange de renseignements concernant la facturation, la réception, le transport et la livraison des marchandises;

f) le traitement des commandes de wagons, la mise en place des wagons et le positionnement de ceux-ci au point de destination.

(1.7) Il est entendu que la compagnie de chemin de fer est réputée s'être acquittée des obligations visées à l'alinéa (1.6)d), si elle les a remplies d'une manière qui répond aux besoins de l'expéditeur en matière de transport ferroviaire. ».

Le président : Monsieur Mercer, avez-vous d'autres observations à formuler?

Le sénateur Mercer : Nous avons entendu les arguments des nombreux témoins. Vous avez vu les explications écrites que nous ont remises les membres de la coalition, donc je n'entrerai pas dans les détails.

Le président : Y a-t-il d'autres sénateurs qui auraient des observations à faire?

Il est proposé par l'honorable sénateur Mercer que le projet de loi C-52 soit modifié à l'article 8, à la page 4, par adjonction, après la ligne 18 de ce qui suit — est-ce que vous me permettez de ne pas relire tout l'amendement?

Hon. Senators: Yes.

The Chair: Is it your pleasure, honourable members, to adopt the motion in amendment?

An Hon. Senator: A recorded vote.

The Chair: Honourable senators, we will now be proceeding to a roll call. The clerk of the committee will call members' names, beginning with the chair, and then going in alphabetical order. Senators should verbally indicate whether they vote for, against or abstain. The clerk will then announce the results of vote, and it is my duty as chair to declare whether the motion is carried or defeated.

[Translation]

Keli Hogan, Clerk of the Committee: The Honourable Senator Dawson.

Senator Dawson: Yes.

Ms. Hogan: The Honourable Senator Boisvenu.

Senator Boisvenu: No.

[English]

Ms. Hogan: The Honourable Senator Doyle.

Senator Doyle: No.

Ms. Hogan: The Honourable Senator Eggleton, P.C.

Senator Eggleton: Yes.

Ms. Hogan: The Honourable Senator Greene.

Senator Greene: Against.

Ms. Hogan: The Honourable Senator Housakos.

Senator Housakos: No.

Ms. Hogan: The Honourable Senator MacDonald.

Senator MacDonald: No.

Ms. Hogan: The Honourable Senator Mercer.

Senator Mercer: Yes.

Ms. Hogan: The Honourable Senator Unger.

Senator Unger: No.

[Translation]

Ms. Hogan: The Honourable Senator Verner, P.C.

Senator Verner: No.

[English]

Ms. Hogan: It is seven nays, three yeas.

The Chair: The amendment is defeated.

The Chair: Shall the clause 8 carry?

Hon. Senators: Yes.

The Chair: Shall clause 9 carry?

Des voix : Oui.

Le président : Vous plaît-il, mesdames et messieurs les sénateurs, d'adopter la motion d'amendement?

Une voix : Je demande le vote par appel nominal.

Le président : Mesdames et messieurs les sénateurs, nous allons vous demander de voter à tour de rôle. La greffière du comité va nommer chaque membre, à commencer par la présidence, puis elle poursuivra en ordre alphabétique. Les sénateurs doivent indiquer verbalement s'ils votent pour, contre ou s'ils s'abstiennent. La greffière annoncera ensuite les résultats du vote, et il est de mon devoir de président de déclarer si la motion est adoptée ou rejetée.

[Français]

Keli Hogan, greffière du comité : L'honorable sénateur Dawson.

Le sénateur Dawson : Pour.

Mme Hogan : L'honorable sénateur Boisvenu.

Le sénateur Boisvenu : Contre.

[Traduction]

Mme Hogan : L'honorable sénateur Doyle.

Le sénateur Doyle : Non.

Mme Hogan : L'honorable sénateur Eggleton, C.P.

Le sénateur Eggleton : Oui.

Mme Hogan : L'honorable sénateur Greene.

Le sénateur Greene : Contre.

Mme Hogan : L'honorable sénateur Housakos.

Le sénateur Housakos : Non.

Mme Hogan : L'honorable sénateur MacDonald.

Le sénateur MacDonald : Non.

Mme Hogan : L'honorable sénateur Mercer.

Le sénateur Mercer : Oui.

Mme Hogan : L'honorable sénatrice Unger.

La sénatrice Unger : Non.

[Français]

Mme Hogan : L'honorable sénatrice Verner, C.P.

La sénatrice Verner : Contre.

[Traduction]

Mme Hogan : Il y a donc sept contre, trois pour.

Le président : L'amendement est rejeté.

Le président : L'article 8 est-il adopté?

Des voix : Oui.

Le président : L'article 9 est-il adopté?

Hon. Senators: Yes.

The Chair: Shall clause 10 carry?

Hon. Senators: Yes.

The Chair: Shall clause 11 carry?

Hon. Senators: Yes.

Senator Mercer: I have amendments, Mr. Chair. If you bear with me, I can do a couple of things to move them along. I have a number of amendments to clause 11. I can give you them all, and it will not be our proposal that we have a recorded vote from here on in.

The Chair: Do members agree for the sake of expediency?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Cooperation and compromise.

Senator Mercer: It is wonderful; I can feel the love in the room.

I move:

That Bill C-52 be amended in clause 11, on page 5,

(a) by replacing line 9 with the following:

“(a) the terms that the railway”;

(b) by replacing lines 14 to 16 with the following:

“(b) the terms that the railway company must comply with if it fails to comply with a term described in”;

(c) by replacing lines 18 to 20 with the following:

“(c) any term that the shipper must comply with that is related to a term described in paragraph (a)”;

(d) by replacing line 28 with the following:

“to a term described in paragraph”.

Let us go to the next amendment. I move:

That Bill C-52 be amended in clause 11, on page 6, by replacing line 28 —

Senator Greene: I think these are out of order.

The Chair: Let us go one by one.

It is moved by the Honourable Senator Mercer that Bill C-52 be amended at clause 11, page 5, at line 9 —

Senator Greene: Dispense.

The Chair: Carried or defeated?

Some Hon. Senators: On division.

The Chair: On division.

Senator Mercer.

Des voix : Oui.

Le président : L'article 10 est-il adopté?

Des voix : Oui.

Le président : L'article 11 est-il adopté?

Des voix : Oui.

Le sénateur Mercer : J'ai des amendements à proposer, monsieur le président. Si vous me le permettez, je peux faire quelque chose pour aller plus vite. J'ai quelques amendements à proposer à l'article 11. Je peux vous les donner en bloc, et nous ne proposerons plus le vote par appel nominal.

Le président : Les membres sont-ils d'accord avec cette proposition pour accélérer les choses?

Des voix : D'accord.

Le président : La coopération est le compromis.

Le sénateur Mercer : C'est fantastique; je sens de l'amour dans l'air.

Je propose :

Que le projet de loi C-52 soit modifié à l'article 11, à la page 5,

a) par substitution, à la ligne 10, de ce qui suit :

« a) les conditions auxquelles la »;

b) par substitution, aux lignes 17 à 20, de ce qui suit :

« b) les conditions auxquelles la compagnie de chemin de fer est assujettie en cas de non-respect d'une condition visée à l'alinéa a) »;

c) par substitution, aux lignes 21 à 23, de ce qui suit :

« c) les conditions auxquelles l'expéditeur est assujetti et qui sont liées aux conditions visées aux alinéas »;

d) par substitution, à la ligne 31, de ce qui suit :

« fer relativement aux conditions ».

Prochain amendement. Je propose :

Que le projet de loi C-52 soit modifié à l'article 11, à la page 5, par substitution, à la ligne 20...

Le sénateur Greene : Je pense qu'ils sont irrecevables.

Le président : Prenons les un par un.

Il est proposé par l'honorable sénateur Mercer que le projet de loi C-52 soit modifié à l'article 11, à la page 5, par substitution, à la ligne 10 —

Le sénateur Greene : Vous n'avez pas besoin de le lire.

Le président : Adopté ou rejeté?

Des voix : Avec dissidence.

Le président : Avec dissidence.

Monsieur Mercer.

Senator Mercer: We finished page 5, so we are now on page 6.

Senator Greene: There is another one.

Senator Mercer: I apologize. Thank you, Senator Greene.

The Chair: Even the government helps the opposition.

Senator Mercer: I move:

That Bill C-52 be amended in clause 11, on page 5, by replacing line 17 with the following:

“paragraph (a), including terms governing the determination of whether or not a service failure has occurred and the manner in which damages are to be assessed and paid to the shipper for losses resulting from any such failure;”.

The Chair: It is moved by the Honourable Senator Mercer that Bill C-52 be amended in clause 11, on page 5 —

Senator Mercer: Dispense.

The Chair: On division?

Some Hon. Senators: On division.

The Chair: Next.

Senator Mercer: Now we are on page 6. I move:

That Bill C-52 be amended in clause 11, on page 6, by replacing line 28 with the following:

“company with respect to a term”.

The Chair: It is moved by the Honourable Senator Mercer —

Senator Mercer: Dispense.

The Chair: On division?

Some Hon. Senators: On division.

Senator Mercer: I will move on to the next one. I move:

That Bill C-52 be amended in clause 11, on page 6, by adding after line 41 the following:

“**169.321** If a railway company intends to present evidence to the arbitrator in respect of any of the matters described in paragraph 169.37(d), (e) or (f), it must

(a) no later than five days before the day on which it submits a proposal under subsection 169.34(1), notify the shipper and the arbitrator in writing of this intention; and

(b) no later than the day on which it submits the proposal, inform the shipper and the arbitrator in writing of the evidence that it intends to present.”.

The Chair: It is moved by the Honourable Senator Mercer —

Hon. Senators: Dispense.

Some Hon. Senators: On division.

Le sénateur Mercer : Nous avons terminé la page 5, donc nous allons maintenant prendre la page 6.

Le sénateur Greene : Il y en a un autre.

Le sénateur Mercer : Je m'excuse. Merci, sénateur Greene

Le président : Même les sénateurs du parti au pouvoir aident l'opposition.

Le sénateur Mercer : Je propose :

Que le projet de loi C-52 soit modifié à l'article 11, à la page 5, par substitution, à la ligne 20, de ce qui suit :

« tation visée à l'alinéa a), y compris les conditions régissant la décision de conclure au non-respect ainsi que le calcul et le paiement des dommages-intérêts à verser à l'expéditeur; ».

Le président : Il est proposé par l'honorable sénateur Mercer que le projet de loi C-52 soit modifié à l'article 11 à la page 5...

Le sénateur Mercer : Vous n'avez pas besoin de le relire.

Le président : Avec dissidence?

Des voix : Avec dissidence.

Le président : Suivant.

Le sénateur Mercer : Nous sommes à la page 6. Je propose :

Que le projet de loi C-52 soit modifié à l'article 11, à la page 6, par substitution, à la ligne 27, de ce qui suit :

« conditions visées à l'alinéa a) ».

Le président : Il est proposé par l'honorable sénateur Mercer...

Le sénateur Mercer : Vous n'avez pas besoin de le lire.

Le président : Avec dissidence?

Des voix : Avec dissidence.

Le sénateur Mercer : Je vais tout de suite prendre le suivant. Je propose :

Que le projet de loi C-52 soit modifié à l'article 11, à la page 6, par adjonction, après la ligne 39, de ce qui suit :

« **169.321** La compagnie de chemin de fer qui entend fournir des éléments de preuve à l'arbitre relativement à l'un des sujets visés aux alinéas 169.37d), e) ou f) doit :

a) signifier son intention par écrit à l'expéditeur et à l'arbitre au plus tard cinq jours avant la date prévue pour la présentation de sa proposition au titre du paragraphe 169.34(1);

b) informer par écrit, au plus tard le jour de la présentation de sa proposition, l'expéditeur et l'arbitre des éléments de preuve qu'elle entend fournir. »

Le président : Il est proposé par l'honorable sénateur Mercer...

Des voix : Vous n'avez pas besoin de le lire.

Des voix : Avec dissidence.

The Chair: On division.

Senator Mercer: We are on page 7. I move:

That Bill C-52 be amended in clause 11, on page 7, by replacing line 24 with the following:

“(a) any term described in para-”.

Some Hon. Senators: On division.

The Chair: On division.

Senator Mercer: All right, we are on page 8. I move:

That Bill C-52 be amended in clause 11, on page 8, by replacing line 38 with the following:

“lish any term described in paragraph”.

The Chair: It is moved by the Honourable Senator Mercer —

Some Hon. Senators: Dispense. On division.

The Chair: On division.

Senator Mercer: This is on page 8 and page 9. I move:

That Bill C-52 be amended in clause 11,

(a) on page 8, by replacing line 45 with the following:

“resolve the matters submitted by the shipper to the Agency”; and

(b) on page 9, by replacing line 1 with the following:

“for arbitration. In making his or her”

The Chair: It is moved by the Honourable Senator Mercer —

Some Hon. Senators: On division.

Senator Mercer: We are on page 9 again. I move:

That Bill C-52 be amended in clause 11, on page 9,

(a) by deleting lines 11 to 19; and

(b) by relettering paragraphs 169.37(g) and (h) as paragraphs 169.37(d) and (e) and any cross-references thereto accordingly.

The Chair: It is moved by the Honourable Senator Mercer —

Some Hon. Senators: On division.

The Chair: On division.

Senator Mercer: This is the final one. I move:

That Bill C-52 be amended in clause 11, on page 9, by adding after line 26 the following:

Le président : Avec dissidence.

Le sénateur Mercer : Nous sommes à la page 7. Je propose :

Que le projet de loi C-52 soit modifié à l'article 11, à la page 7, par substitution, à la ligne 26, de ce qui suit :

« a) les conditions visées aux ».

Des voix : Avec dissidence.

Le président : Avec dissidence.

Le sénateur Mercer : Très bien, nous sommes à la page 8. Je propose :

Que le projet de loi C-52 soit modifié à l'article 11, à la page 8, par substitution, à la ligne 37, de ce qui suit :

« conditions visées aux alinéas ».

Le président : Il est proposé par l'honorable sénateur Mercer...

Des voix : Vous n'avez pas besoin de le lire. Avec dissidence.

Le président : Avec dissidence.

Le sénateur Mercer : Je suis maintenant rendu à la page 9. Je propose :

Que le projet de loi C-52 soit modifié à l'article 11, à la page 9, par substitution, aux lignes 1 et 2, de ce qui suit :

« nécessaire pour régler les questions que l'expéditeur soumet à l'Office pour arbitrage. Pour prendre sa décision, l'arbitre tient ».

Le président : Il est proposé par l'honorable sénateur Mercer...

Des voix : Avec dissidence.

Le sénateur Mercer : Nous sommes encore à la page 9. Je propose :

Que le projet de loi C-52 soit modifié à l'article 11, à la page 9,

a) par suppression des lignes 10 à 20;

b) par changement de la désignation alphabétique des alinéas 169.37(g) et (h) à celle des alinéas 169.37(d) et (e) et par le changement de tous les renvois qui en découlent.

Le président : Il est proposé par l'honorable sénateur Mercer...

Des voix : Avec dissidence.

Le président : Avec dissidence.

Le sénateur Mercer : C'est le dernier. Je propose :

Que le projet de loi C-52 soit modifié à l'article 11, à la page 9, par adjonction, après la ligne 26, de ce qui suit :

“169.371 If the arbitrator’s decision establishes a term with respect to the application of a charge described in paragraph 169.31(1)(e), the Agency may, on application by the shipper, reduce the amount of the charge if the Agency determines that it is unreasonable.”.

The Chair: It is moved by the Honourable Senator Mercer —

Some Hon. Senators: On division.

The Chair: On division.

Shall clause 11 carry?

Hon. Senators: Yes.

The Chair: Shall clause 12 carry?

Hon. Senators: Yes.

The Chair: Shall clause 13 carry?

Hon. Senators: Yes.

The Chair: Shall clause 14 carry?

Hon. Senators: Yes.

Senator Doyle: Point of order. Did we vote on the amendments?

The Chair: They were defeated.

Senator Doyle: You did them all in bulk.

The Chair: These are the clauses as not amended. We go back to the original clauses, since the amendments were defeated.

Shall clause 1, which contains the short title, carry?

Hon. Senators: Yes.

The Chair: Shall the title carry?

Hon. Senators: Yes.

The Chair: Shall the bill, as unamended, carry?

Senator Eggleton: On division.

The Chair: On division.

Is it agreed that the chair report this bill without amendments to the Senate?

Senator Eggleton: On division.

The Chair: On division.

Are there any other questions or comments?

The chair will be glad to report as early as tomorrow on this bill. I do not know if the sponsor and the opposition spokesperson will want to comment, but that will be the time when they will have an opportunity to make their comments.

Senator Greene: What does “lish” mean?

The Chair: “Establish.”

« 169.371 Dans le cas où, dans sa décision, l’arbitre établit les modalités concernant l’imposition des frais visés à l’alinéa 169.31(1)e), l’Office peut, sur demande de l’expéditeur, diminuer le montant de ces frais s’il juge celui-ci déraisonnable. »

Le président : Il est proposé par l’honorable sénateur Mercer...

Des voix : Avec dissidence.

Le président : Avec dissidence.

L’article 11 est-il adopté?

Des voix : Oui.

Le président : L’article 12 est-il adopté?

Des voix : Oui.

Le président : L’article 13 est-il adopté?

Des voix : Oui.

Le président : L’article 14 est-il adopté?

Des voix : Oui.

Le sénateur Doyle : J’invoque le Règlement. Est-ce que nous avons voté sur les amendements?

Le président : Ils ont été rejetés.

Le sénateur Doyle : Vous les avez mis aux voix en bloc.

Le président : Ce sont les articles non modifiés. Nous revenons aux articles originaux, puisque les amendements ont été rejetés.

L’article 1, qui contient le titre abrégé, est-il adopté?

Des voix : Oui.

Le président : Le titre est-il adopté?

Des voix : Oui.

Le président : Le projet de loi, non modifié, est-il adopté?

Le sénateur Eggleton : Avec dissidence.

Le président : Avec dissidence.

Êtes-vous d’accord pour que le président fasse rapport au Sénat du projet de loi sans amendement?

Le sénateur Eggleton : Avec dissidence.

Le président : Avec dissidence.

Y a-t-il d’autres questions ou observations?

La présidence se fera un plaisir de faire rapport de ce projet de loi dès demain. Je ne sais pas si le parrain ou la porte-parole de l’opposition voudront dire quelque chose, mais c’est à ce moment-là qu’ils pourront le faire.

Le sénateur Greene : Que veut dire « lish » dans la version anglaise?

Le président : « Establish. »

There being no other comments, the chair will declare the meeting over. Unless the steering committee will be meeting next week and unless we continue into July, we will probably not meet until September.

(The committee adjourned.)

Étant donné qu'il n'y a pas d'autre observation, cela met fin à la réunion. À moins que les membres du comité de direction ne se réunissent la semaine prochaine et à moins que nous poursuivions notre étude jusqu'au mois de juillet, nous ne nous réunirons probablement pas avant septembre.

(La séance est levée.)

Wednesday, June 5, 2013

APPEARING

The Honourable Denis Lebel, P.C., M.P., Minister of Transport,
Infrastructure and Communities.

WITNESSES

Wednesday, June 5, 2013

Transport Canada:

Annette Gibbons, Director General, Surface Transportation Policy,
Surface Freight Policy;

Carolyn Crook, Director, Rail Policy, Surface Freight Policy;

Alain Langlois, Senior Legal Counsel, Team Leader Modal
Transportation Law, Legal Services.

Tuesday, June 11, 2013

Forest Products Association of Canada:

Catherine Cobden, Executive Vice-President.

Grain Growers of Canada:

Richard Phillips, Executive Director.

Canadian Fertilizer Institute:

Robert Godfrey, Director, Policy and Government Relations;

Ian MacKay, Legal Counsel.

Western Canadian Shippers' Coalition:

Ian May, Chair;

Allan Foran, Legal Counsel.

Pulse Canada:

Greg Cherewyk, Executive Director.

Wednesday, June 12, 2013

Coalition of Rail Shippers:

Robert Ballantyne, Chairman of the Board; President, Canadian
Industrial Transportation Association.

Railway Association of Canada:

Michael Bourque, President and Chief Executive Officer.

Canadian Pacific Railway:

Michael Murphy, Vice-President, Government Affairs.

Canadian National Railway Company:

Sean Finn, Executive Vice-President, Corporate Services and Chief
Legal Officer.

Le mercredi 5 juin 2013

COMPARAÎT

L'honorable Denis Lebel, C.P., député, ministre des Transports,
de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS

Le mercredi 5 juin 2013

Transports Canada :

Annette Gibbons, directrice générale, Politique des transports
terrestres, Politiques sur le transport terrestre des marchandises;

Carolyn Crook, directrice, Politiques ferroviaires, Politiques sur le
transport terrestre des marchandises;

Alain Langlois, avocat conseil, Chef d'équipe droit du transport
modal, Services juridiques.

Le mardi 11 juin 2013

Association des produits forestiers du Canada :

Catherine Cobden, vice-présidente exécutive.

Les producteurs de grains du Canada :

Richard Philipps, directeur exécutif.

Institut canadien des engrais :

Robert Godfrey, directeur, Politiques et relations
gouvernementales;

Ian MacKay, conseiller juridique.

Western Canadian Shippers' Coalition :

Ian May, président;

Allan Foran, conseiller juridique.

Pulse Canada :

Greg Cherewyk, directeur exécutif.

Le mercredi 12 juin 2013

Coalition des expéditeurs par rail :

Robert Ballantyne, président du conseil; président, Association
canadienne de transport industriel.

Association des chemins de fer du Canada :

Michael Bourque, président et directeur général.

Chemin de fer Canadien Pacifique :

Michael Murphy, vice-président, Affaires gouvernementales.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada :

Sean Finn, vice-président exécutif, Services corporatifs et chef de la
Direction des affaires juridiques.