



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

# Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

---

AGRI • NUMÉRO 024 • 2<sup>e</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le lundi 7 avril 2014**

**Président**

M. Bev Shipley



## Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le lundi 7 avril 2014

• (1530)

[Traduction]

**Le président (M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC)):** Je souhaite la bienvenue à tout le monde à la 24<sup>e</sup> séance du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire.

Nous procéderons aujourd'hui à l'étude article par article.

Conformément au paragraphe 75(1) du Règlement, l'étude de l'article 1, titre abrégé, est reporté.

Passons maintenant à la Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures.

Chers collègues, nous accueillons aujourd'hui Greg Meredith, qui est sous-ministre adjoint à la Direction générale des politiques stratégiques du ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire; et Lenore Duff, qui est directrice générale à Politique des transports terrestres au sein du ministère des Transports. Nous avons également des représentants du ministère de la Justice: Sara Guild et Demeena Seyan, qui sont avocates à Agriculture et inspection des aliments - Services juridiques; et Alain Langlois, qui est conseiller juridique principal à Transports - Services juridiques.

Je vous souhaite tous la bienvenue au comité. J'espère que la séance se déroulera sans heurts et que nous ne passerons pas la nuit ici. À titre informatif, une motion a été proposée, à savoir que, si nous n'avons pas terminé à 23 heures, nous mettrons aux voix les motions.

Sur ce, chers collègues, si vous voulez bien prendre le projet de loi, nous allons débiter. Comment voulez-vous procéder? Voulez-vous y aller en fonction des articles ou des paragraphes? Je suis disposé à écouter la manière dont vous voulez procéder à cet égard. Comme vous n'êtes pas sans le savoir, des amendements ont été proposés, mais certains articles ne font pas l'objet d'amendements. Je suis prêt à écouter vos propositions. Préférez-vous procéder à l'étude article par article ou examiner les paragraphes des articles du projet de loi?

Nous procéderons donc à l'étude article par article sans les paragraphes. Nous étudierons les paragraphes en temps et lieu.

En ce qui concerne l'article 2, la Loi sur les grains du Canada est modifiée par adjonction de ce qui suit. Il y a divers paragraphes.

L'article 2 est-il adopté?

(L'article 2 est adopté.)

**Le président:** L'article 3 est-il adopté?

(L'article 3 est adopté.)

• (1535)

**Le président:** Étant donné qu'il n'y a aucun débat, l'article 4 est-il adopté?

(L'article 4 est adopté.)

(Article 5)

**Le président:** Nous avons des amendements concernant l'article 5.

Nous avons l'amendement LIB-1, numéro de référence 6511663, qui est proposé par M. Eyking.

Monsieur Eyking, voudriez-vous prendre la parole au sujet de votre amendement?

**L'hon. Mark Eyking (Sydney—Victoria, Lib.):** Merci, monsieur le président.

C'est déjà expliqué dans le document que l'amendement vise à modifier l'article 5 par substitution, à la ligne 38, de ce qui suit:

des grains, notamment celles concernant le droit des producteurs de grain de livrer le grain à des titulaires de licence en temps opportun, l'équité, l'exactitude et la transparence des calculs de base ayant une incidence sur le prix payé aux producteurs de grain par les titulaires de licence aux points de livraison des Prairies, et des

Mon amendement ajoute des détails très importants relativement à ces questions clés.

Premièrement, il y a évidemment la capacité des producteurs de livrer leur grain lorsque leur contrat prévoit qu'ils le peuvent. Deuxièmement, mon amendement apporte de la précision et de la transparence quant à la manière dont les sociétés céréalières calculent la retenue de base sur le prix du grain.

Monsieur le président, chers collègues, nous avons entendu bon nombre de témoins soulever ce point, dont M. Cherewyk, qui est chef des opérations à Pulse Canada; Brett Halstead de la Canola Growers Association; Matt Sawyer de l'Alberta Barley Commission; et Ian McCreary. Beaucoup de témoins ont donc soulevé ce point. Ils veulent avoir quelque chose dans le projet de loi qui en fait davantage pour les producteurs et qui leur donne ce qu'ils méritent.

Mon amendement se passe d'explications. Je propose donc de modifier l'article par adjonction de mon amendement.

**Le président:** Monsieur Payne.

**M. LaVar Payne (Medicine Hat, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci de votre amendement.

Nous venons à peine de nous débarrasser de la Commission du blé. Je ne suis pas certain que nous avons besoin de réglementer les prix. Nous laissons le marché s'en occuper, et nous avons aussi entendu d'autres témoins, comme Richard Phillips, qui a affirmé qu'en réalité on ne pouvait pas tout réglementer.

Bref, j'ai un peu de difficulté avec ce que vous proposez dans votre amendement.

Merci.

**Le président:** Mark.

**L'hon. Mark Eyking:** Monsieur le président, en fait, nous avons compris que cela ne concerne pas la Commission du blé. Il est question ici de n'avoir rien mis en place lorsque la Commission du blé a été éliminée.

Ian McCreary a mentionné qu'en fin de compte rien n'a été fait dans les lois depuis l'élimination de la Commission du blé en vue de veiller à ce que les producteurs reçoivent leur part et à ce qu'il y ait un certain mécanisme pour garantir la livraison à temps de leur grain. Voilà ce dont il est question ici.

Monsieur Payne, vous avez entendu tous les témoins dire devant le comité qu'ils veulent un projet de loi qui a plus de mordant et des mesures législatives pour s'assurer que les producteurs obtiennent leur juste part et reçoivent les services qui leur étaient offerts. Vous ne pouvez pas nier que mon amendement ajouterait un certain mordant à l'article qui nous permettrait de nous assurer d'y arriver.

• (1540)

**Le président:** Monsieur Lemieux.

**M. Pierre Lemieux (Glengarry—Prescott—Russell, PCC):** C'est bien. Merci, monsieur le président.

Je comprends qu'il est ici question des calculs de base. Je le comprends, mais j'ai tout de même quelques réserves. Les présents articles du projet de loi C-30 concernent la Commission des grains et visent à nous assurer que les contrats sont honorés. Toutefois, je ne pense pas que c'est le rôle du gouvernement d'aborder l'équité et l'exactitude. Il s'agit de notions très générales qui seraient difficiles à réglementer, et cela ouvre la porte à toutes sortes d'interprétations. Je ne crois pas que c'est le rôle du gouvernement de déterminer si c'est équitable ou exact.

Monsieur le président, je suis d'avis que l'article, sous sa forme actuelle, est suffisant. Comme je l'ai mentionné, il veille à ce que les contrats relatifs au grain soient honorés.

**Le président:** Mark.

**L'hon. Mark Eyking:** J'aimerais citer Ian, parce qu'il en a parlé. Il dit que nous avons besoin de transparence en ce qui concerne les prix et le transport du grain et qu'il faut un processus d'information amélioré qui approuve les renseignements sur le marché. Il avance qu'une meilleure communication de l'information à la population serait grandement bénéfique.

Les données sont disponibles. Lorsqu'on regarde les prix de base, on voit que... Je sais que si l'on compare les prix que la Commission du blé obtenait à l'époque à ce que les producteurs reçoivent maintenant...

Nous ne sommes pas en train de dire que nous voulons le retour de la Commission du blé; nous prétendons qu'il faut surveiller les prix et le transport. Il faut une sorte de chien de garde et des processus réglementaires qui garantiront que les producteurs recevront leur juste part. Vous avez beau dire que tant de wagons de grain circuleront, mais cela ne rapportera pas nécessairement plus d'argent aux producteurs, si ce n'est pas livré à temps et qu'ils ne reçoivent pas leur dû.

**Le président:** Monsieur Dreeshen.

**M. Earl Dreeshen (Red Deer, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je crois également que dans une grande partie de nos discussions les gens comprenaient la nature contractuelle de la retenue de base. Il

est question de l'entreposage, du nettoyage, des inspections et des divers autres services que chaque société céréalière offre.

On peut se renseigner à ce sujet et savoir ce qu'il en est. Prenons la principale inquiétude selon ce que les témoins nous ont dit. Les gens disaient que la retenue de base est vaste, parce que les sociétés céréalières ne peuvent pas prendre le grain. Je crois qu'au cours des discussions les gens étaient même rendus à dire que cela avait occasionné de grandes pertes. En ce qui concerne les contrats de novembre qui devaient être payés en mars, aucune perte n'a été enregistrée. J'ai l'impression que certains pensent que c'est ce qui se passe, mis à part l'entreposage supplémentaire qu'ils ont, ainsi que l'intérêt qu'ils auraient.

Selon moi, nous essayons de regrouper trop d'aspects différents en ce sens dans un élément de l'amendement. Je crois que nous devrions laisser les forces du marché s'en occuper.

**L'hon. Mark Eyking:** Si vous laissez tout bonnement les forces du marché s'en occuper, les producteurs qui disent, par exemple... J'ai rendu visite l'automne dernier à des producteurs des Prairies. Ils avaient vendu du grain à un certain prix. Comment pouvez-vous dire que c'est juste que les autres conservent ce grain de novembre à avril? Je suis agriculteur — je cultivais des légumes. Si je devais conserver ma récolte jusqu'en avril, en tenant compte de l'entreposage, de la perte du prix que j'aurais eu en novembre et de l'attente... Qui en paye la note? Voilà d'où provient la perte de 8 milliards de dollars.

Vous pouvez jeter tout le blâme sur les entreprises de chemin de fer, et ces compagnies ont une grande part de responsabilité, mais il faut aussi tenir compte des sociétés qui manipulent le grain et du respect ou non des contrats. Comment pouvez-vous dire aux producteurs qu'ils ne perdent pas d'argent en entreposant leur grain tout l'automne et tout l'hiver? Je n'arrive pas à comprendre votre logique.

**M. Earl Dreeshen:** Monsieur le président, c'est exactement l'opposé de ce que j'ai dit. Lorsque vous signez des contrats en novembre qui prévoient un certain prix, c'est ce que vous recevrez. L'élargissement de la retenue de base est survenu parce que les sociétés céréalières ont dit: « Nous ne pouvons pas transporter la marchandise pour l'instant. Ne nous apportez donc pas d'autre grain dont nous devons nous occuper. »

Vous connaissez le prix. Si vous prévoyez recevoir 10 \$ pour le canola en novembre, c'est ce que vous recevrez, lorsque vous aurez livré le grain. Vous n'enregistrerez pas de perte durant cette période.

Malheureusement, comme je l'ai dit, nous voyons ces deux aspects et nous nous imaginons que c'est comme à la bourse, à savoir que vous enregistrez seulement la perte quand vous vendez et que le cours de vos actions est à son plus bas. Nous nous retrouvons dans une telle situation, parce que les sociétés céréalières disaient ne pas pouvoir prendre de grain. Voilà ce qui explique l'élargissement de la retenue de base. Vous devez examiner chaque aspect de la question pour prendre une décision éclairée en la matière.

• (1545)

**Le président:** Ce sera la dernière intervention. Nous commençons à nous répéter.

Je laisserai la parole à M. Eyking, puis si un député veut répondre... Ensuite, nous passerons au vote.

**L'hon. Mark Eyking:** Eh bien, lorsque nous tenons compte de tous les gens qui ont témoigné devant le comité, je crois qu'avec tout le respect que méritent les témoins qui sont venus au comité... Je viens de vous en dresser la liste, et le greffier... C'est dans le compte rendu. Ces témoins affirment qu'il faut une mesure plus efficace dans le projet de loi pour aider les producteurs à obtenir leur dû. Vous ne pouvez pas tout simplement prétendre que le libre marché s'en occupera et que ce n'est pas nécessaire d'avoir quelque chose en place pour les protéger. Si vous laissez faire cela, les producteurs recevront de moins en moins d'argent.

J'imagine que les conservateurs doivent se dire en désaccord avec tout ce qu'ont fait valoir les témoins, y compris les producteurs de canola ou... Tout le monde est venu témoigner devant le comité, y compris Pulse Canada. Le milieu veut avoir quelque chose de mieux qui veille à ce que les producteurs reçoivent leur dû, et je crois que mon amendement s'insère parfaitement à cet endroit dans ce contexte. Cependant, si vous n'avez pas l'intention d'avoir quelque chose en place et que le projet de loi dont nous sommes saisis ne vise que les entreprises de chemins de fer, alors je crois que vous perdez de vue son objectif.

**Le président:** Monsieur Lemieux.

**M. Pierre Lemieux:** Merci.

Je terminerai simplement en mentionnant que ce n'est pas le rôle du gouvernement de s'immiscer dans un contrat entre un acheteur et un vendeur. Les deux acteurs en négocient les termes. Ils décident s'ils veulent conclure ou non un contrat. Ce n'est pas le rôle du gouvernement d'essayer de déterminer si ce que les deux parties sont en train de négocier est exact ou équitable. Si l'un ou l'autre juge que ce n'est pas exact ou équitable, alors il ne conclut pas le contrat. Cependant, la présente disposition permet, s'il y a un manquement à un contrat, de présenter une demande d'arbitrage à ce sujet. C'est ce que les témoins demandaient.

Le présent article, sous sa forme actuelle dans le projet de loi, permet à la commission de jouer le rôle d'arbitre. On met en place une stratégie d'intervention en cas de manquement à un contrat. La commission peut servir d'arbitre dans une telle situation. Le libellé actuel est adéquat, mais ce que vous proposez est très problématique.

**Le président:** Monsieur Eyking.

**L'hon. Mark Eyking:** Monsieur le président, comme nous l'avons entendu dans les derniers commentaires, selon moi, lorsque nous examinons l'article, nous cherchons la transparence relativement à ce que les producteurs reçoivent. Ce qui s'y trouve est insuffisant pour garantir... Je connais bien le secrétaire parlementaire. Des processus pourraient être mis en place. Par exemple, un organisme de surveillance pourrait déterminer si un producteur s'est fait avoir ou non. D'après moi, si la loi a suffisamment de mordant et que tous les acteurs savent qu'il y a une certaine transparence, les producteurs risquent moins de se faire avoir. Je ne vois rien de tout cela actuellement. Je ne crois pas qu'il y ait suffisamment de mordant.

D'après moi, il faut respecter tous les témoins qui sont venus devant le comité la semaine dernière. Le secrétaire parlementaire ne peut en aucun cas dire que ces témoins n'ont pas affirmé vouloir quelque chose qui assure plus de transparence dans le projet de loi.

**Le président:** Je crois que nous arrivons à la fin du débat.

L'amendement LIB-1 est-il adopté?

**L'hon. Mark Eyking:** Puis-je demander un vote par appel nominal pour les amendements?

**Le président:** Certainement. Si vous en voulez un, il suffit de le demander.

(L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4.)

**Le président:** Passons à l'amendement NDP-1, numéro de référence 6501550, qui est proposé par Mme Brosseau.

Veuillez lancer la discussion.

**Mme Ruth Ellen Brosseau (Berthier—Maskinongé, NPD):** Merci, monsieur le président.

Cela va dans le même sens. L'amendement est le suivant:

*s.4) établir un système de déclaration obligatoire des prix à la Commission à certains points déterminés de l'acheminement du grain, notamment la livraison, le déchargement, la manutention, le traitement et l'expédition du grain dans des installations ou à partir d'elles, ainsi qu'au port d'exportation;*

Il prévoit donc la déclaration obligatoire des prix, notamment au port d'exportation. Nous croyons que c'est important, étant donné ce qu'ont dit certains témoins devant le comité la semaine dernière. L'amendement vise certains éléments précis de la chaîne d'approvisionnement, et nous croyons qu'il est important. Il ne faut pas oublier que de nombreux témoins ont dit que le projet de loi était un bon pas en avant et que nous voulons tous l'améliorer. C'est pourquoi nous présentons cet amendement.

• (1550)

**Le président:** Monsieur Allen, vous avez la parole.

**M. Malcolm Allen (Welland, NPD):** Cet ajout vise à assurer la transparence des prix. Le modèle des États-Unis, qui est semblable au nôtre, est en quelque sorte un marché ouvert.

Il ne vise pas la Commission du blé, mais bien le flux de l'information. Dans un marché ouvert, pour prendre une décision commerciale et passer un marché, il faut absolument avoir certains renseignements. Si ce sont des renseignements confidentiels que les entreprises refusent de communiquer — par exemple, le prix à l'exportation, puisque certaines sociétés sont privées —, alors comment faire une transaction?

Le département de l'Agriculture des États-Unis publie un rapport hebdomadaire, qui fait état du nombre de navires dans les ports, des prix, des ventes, des valeurs de base et des déchargements. Pourquoi? Pour que le marché soit ouvert et pour aider les gens à prendre des décisions. Ainsi, si je veux vendre, je peux décider de le faire maintenant parce que les prix semblent élevés et la valeur de base plus basse, ou de garder mes grains si la valeur de base est plus élevée et que le prix semble plus faible. Je n'ai pas à faire de suppositions ou à chercher partout pour peut-être obtenir l'information.

Comme la base s'élargit, j'ai utilisé des chiffres qui n'étaient pas exacts selon de nombreuses personnes. D'autres ont utilisé des chiffres qui étaient peut-être plus justes, ou peut-être pas. Dans un marché ouvert, il y a un prix de soumission et un prix d'achat. Lorsqu'on va à la bourse pour acheter une action, on en connaît le prix et on sait à quel prix on peut la vendre, parce que c'est le prix du vendeur. Nous voulons que les agriculteurs aient accès à cette information, qui devrait être publique, au moment de vendre.

Ce qu'on dit, c'est que si on veut vraiment faire preuve de transparence, la Commission canadienne des grains doit présenter les prix de façon transparente, de sorte qu'on puisse s'y référer, comme on se réfère à la bourse, pour obtenir un prix. C'est tout ce qu'on fait. On ne dit pas aux gens quoi faire. Contrairement à l'amendement précédent, qui portait sur le respect des droits des producteurs de livrer les grains, on ne leur dicte pas la quantité de grains à livrer; cela n'a rien à voir avec la livraison. On vise seulement la transparence des prix, de sorte que les entreprises de silos ou de transport, ou les céréaliculteurs puissent prendre des décisions éclairées. Ainsi, on connaît les prix et on prend une décision en fonction de ces renseignements.

C'est aussi simple que cela, monsieur le président. Je crois qu'au sein d'un marché ouvert, on voudra avoir accès à ce type de renseignements pour prendre une décision éclairée. Autrement, les renseignements pourraient changer. Ce n'est pas facile de connaître les prix du port de Vancouver. Certains exploitants de grains privés ne publient pas leurs prix. Lorsqu'on leur vend des grains, on n'a aucune idée de leur prix; on se fie à ce qu'on a pu entendre.

Nous aurons droit à une ouverture. Je ne crois pas que mes collègues d'en face suggèrent que le marché des États-Unis n'est pas un marché ouvert, et les prix y sont communiqués en toute transparence. La situation des États-Unis était semblable à la nôtre; puis, les agriculteurs ont réalisé que même s'ils décidaient de renforcer la concurrence sur le tronçon nord vers la côte Ouest, les cheminots ne faisaient que répartir la différence entre eux. On a mis fin à ces pratiques grâce à la transparence des prix.

C'est ce qu'on tente de faire, monsieur le président. On veut offrir les renseignements aux personnes qui veulent conclure une entente contractuelle, quelle qu'elle soit. C'est à eux de décider. Ils doivent seulement avoir accès aux renseignements pour prendre une décision éclairée.

**Le président:** Merci, monsieur Allen.

Monsieur Dreeshen, vous avez la parole.

**M. Earl Dreeshen:** Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais vous lire ce qu'a dit Richard Phillips: « Pulse Canada a un contrat pour mener des recherches et évaluer ces paramètres. Je pense que ces travaux sont essentiels, et d'ailleurs, le gouvernement a financé un projet à cette fin. » Nous étudions donc la question.

En ce qui a trait aux mécanismes et pratiques actuels du marché, les agriculteurs prennent ces décisions sur le terrain. Ils connaissent les options et les diverses entreprises. L'amendement parle notamment de la livraison du grain dans les installations; il faut donc connaître les diverses options, qu'il s'agisse de la cueillette à la ferme ou des indemnités de camionnage offertes par de nombreuses entreprises à titre de mesure incitative pour la livraison.

Si on élargit la discussion et qu'on intègre ces éléments à un projet de loi, cela devient trop lourd à mon avis. Si on tient compte des diverses options, qu'il s'agisse des contrats à terme, de la valeur marchande dont je viens de parler, des contrats à terme et de toutes ces possibilités qui s'offrent à l'agriculteur, et qu'on lui donne le choix en matière de commercialisation, qu'on lui permet de prendre ces décisions, alors c'est de cela dont parlent les personnes qui appuient la liberté en matière de commercialisation. Elles veulent maintenant qu'on aille de l'avant.

Je crois donc qu'on va trop loin, surtout lorsqu'on parle d'une application dès la mise en andains et l'arrivée au port; il devrait y avoir d'autres possibilités.

• (1555)

**Le président:** Monsieur Payne, allez-y.

**M. LaVar Payne:** Merci, monsieur le président.

Malgré tout le respect que je dois à mon collègue d'en face Malcolm Allen et son idée du marché ouvert américain, il se souviendra peut-être que nous sommes allés à Washington pour... de quoi s'agissait-il Malcolm? Oh oui: le programme COOL. Bonjour le marché ouvert. Aussi, bien sûr, il y a toujours le bois d'oeuvre, alors...

Je ne suis pas certain, mais on dirait un nouvel organisme qui nécessitera un autre ajout dans la loi. Peu importe; il n'y a rien à dire de plus.

**Le président:** Monsieur Eyking, vous avez la parole.

**L'hon. Mark Eyking:** Merci, monsieur le président.

Je crois que cet article va de pair avec le précédent. On vise la transparence.

Le député de l'autre côté parle d'accroître l'efficacité. Oui, on vend des produits par téléphone et par ordinateur. Le problème, c'est que les agriculteurs n'ont pas tous la chance de savoir qui va acheter leurs grains et combien de lignes de chemin de fer ils peuvent utiliser. Parfois, ils sont quelque peu bloqués, et je crois que si personne ne veille à ce qu'ils obtiennent leur juste part... C'est là l'enjeu; lorsqu'on regarde les chiffres... Lorsqu'ils passaient par un guichet unique, les agriculteurs recevaient 90 %; aujourd'hui, ils ne reçoivent que 40 %.

Je crois qu'au bout du compte — et comme l'a fait valoir M. Allen —, les États-Unis font preuve de beaucoup plus de transparence à cet égard. Le système est beaucoup plus transparent. Il agit à titre de chien de garde. On ne peut pas laisser le système de la libre entreprise gérer la situation alors que certains agriculteurs n'ont pas le luxe d'avoir plusieurs acheteurs pour leurs grains.

Vous représentez les agriculteurs de l'Ouest. Vous devez savoir que certains d'entre eux n'ont pas accès à un grand bassin d'acheteurs ni à beaucoup de lignes de chemin de fer. Je crois qu'il faut être là pour eux, pour ceux qui n'ont pas... Je ne dirai pas qu'ils se font avoir, mais ils n'obtiennent pas la juste valeur de leurs produits.

**Le président:** Monsieur Watson, vous avez la parole.

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

Je crois qu'un de nos collègues a souligné le témoignage de Richard Phillips. Si le gouvernement finance un projet et aide déjà l'industrie à établir des paramètres, alors cet article en particulier demande essentiellement la même chose, sauf que nous demandons maintenant à la Commission canadienne des grains de jouer un nouveau rôle. Nos collaborateurs pourraient confirmer ou infirmer cela pour nous. J'aimerais connaître leur opinion.

Or, si c'est le cas, je ne me souviens pas avoir entendu un seul témoin demander à ce que la Commission canadienne des grains assume cette fonction. Nos collaborateurs pourraient nous dire s'il s'agit d'un nouveau pouvoir de réglementation.

**Le président:** Monsieur Meredith, vous avez la parole.

**M. Greg Meredith (sous-ministre adjoint, Direction générale des politiques stratégiques, ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire):** La Commission des grains n'a pas ce pouvoir en ce moment; ce serait donc un nouveau pouvoir de réglementation. Nous ne connaissons pas l'ampleur de ce défi.

• (1600)

**M. Jeff Watson:** D'accord.

Monsieur le président, je ne me souviens pas avoir entendu des témoins faire une telle demande.

**Le président:** Y a-t-il autre chose? Je vais donc mettre la question aux voix. Ceux qui appuient l'amendement?

Ceux qui s'y opposent?

Comme je l'ai dit, soit on va de l'avant, soit on passe à autre chose. Lorsque j'ai dit « Ceux qui appuient l'amendement », j'ai vu deux mains se lever; lorsque j'ai demandé qui s'y opposait, j'ai vu cinq mains se lever.

**L'hon. Mark Eyking:** Je croyais que vous compiliez les votes, mais il semble que non.

**Le président:** Pour obtenir un vote par appel nominal, il faut le demander à chaque fois. C'est habituellement la règle, mais si vous voulez qu'on fasse un vote par appel nominal pour chaque amendement...

**L'hon. Mark Eyking:** Certainement.

**Le président:** D'accord. Désolé, ce n'est pas ce que j'avais compris. Encore une fois, cela montre...

**L'hon. Mark Eyking:** Monsieur le président, il n'y a pas beaucoup d'amendements; je ne crois pas que la compilation des votes pose problème.

**Le président:** Non, il faut seulement me le demander. C'est tout.

**L'hon. Mark Eyking:** D'accord.

**Le président:** Monsieur le greffier, un vote par appel nominal, s'il vous plaît.

(L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4.)

**Le président:** Je vais passer à la motion sur l'article 5.

Voulez-vous tenir un vote par appel nominal?

**L'hon. Mark Eyking:** Pour les amendements seulement — c'est ce que je demande —, mais pas pour le reste.

**Le président:** D'accord. C'est ce que nous allons faire.

L'article 5 est-il adopté?

(L'article 5 est adopté.)

**Le président:** En fait, chers collègues, j'aimerais que vous leviez la main lorsque je pose la question. Je n'aurai donc pas à porter de jugement.

Merci.

L'amendement G-1 propose un nouvel article 5.1. La décision relative à l'amendement G-1 s'applique également aux amendements G-2 et G-3. Ce sont des amendements corrélatifs proposés par le gouvernement.

Monsieur Lemieux, vous avez la parole.

**M. Pierre Lemieux:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais proposer un amendement.

Que le projet de loi C-30 soit modifié par adjonction, avant la ligne 5, page 3, de ce qui suit:

5.1 (1) Le paragraphe 116(4) de la de la Loi sur les transports au Canada est modifié par adjonction, après l'alinéa c), de ce qui suit:

*c.1)* ordonner à la compagnie d'indemniser toute personne lésée des dépenses qu'elle a supportées en conséquence du non-respect des obligations de la compagnie ou, si celle-ci est partie à un contrat confidentiel avec un expéditeur qui prévoit qu'elle versera, en cas de manquement à ses obligations, une indemnité pour les dépenses que l'expéditeur a supportées en conséquence du non-respect des obligations de la compagnie, lui ordonner de verser à l'expéditeur cette indemnité;

(2) L'alinéa 116(4)c.1) de la même loi est abrogé.

Monsieur le président, je propose également un sous-amendement. Vous remarquerez que le texte français dit « de la » deux fois. J'aimerais qu'on élimine la répétition. Le paragraphe 5.1(1) se lirait donc ainsi:

[Français]

« Le paragraphe 116(4) de la Loi [...] »

[Traduction]

De sorte que « de la » n'apparaisse qu'une seule fois.

• (1605)

**Le président:** Quelqu'un peut-il proposer ce sous-amendement?

Allez-y, monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** Je présente un sous-amendement en ce sens, monsieur le président.

**Le président:** Nous acceptons le sous-amendement de la version française de l'amendement. Pouvez-vous lever la main?

(Le sous-amendement est adopté.)

**Le président:** Nous passons maintenant à l'amendement.

**M. Pierre Lemieux:** Vous dites que le sous-amendement a été adopté et que nous passons maintenant à l'amendement? D'accord.

Monsieur le président, je propose cet amendement qui offrirait des outils pour aider les producteurs dans les cas où les compagnies de chemin de fer ne respectent pas leurs obligations de service. Ces outils permettraient d'améliorer l'efficacité, la fiabilité et la prévisibilité de la chaîne d'approvisionnement.

C'est important, parce cela permet l'indemnisation directe des expéditeurs qui ont conclu un accord sur les niveaux de service. C'est ce que réclamaient de nombreux expéditeurs, de tous les types de marchandises. En fait, monsieur le président, cela va au-delà des pénalités réciproques que certains demandaient. Par exemple, si un expéditeur doit supporter des dépenses, l'Office des transports du Canada, peut, comme je viens de le lire:

ordonner à la compagnie d'indemniser toute personne lésée des dépenses qu'elle a supportées en conséquence du non-respect des obligations de la compagnie [...]

On parle ici d'une sorte de droit de stationnement.

La deuxième partie de l'article est tout aussi importante, parce qu'elle prévoit le versement d'indemnités dans le cadre d'un contrat commercial. Cela encourage donc les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer à se présenter à la table pour établir leurs propres pénalités réciproques s'ils le souhaitent.

Le paragraphe (2) représente le mécanisme d'abrogation qui correspond à la disposition de caducité à la fin du projet de loi.

Monsieur le président, il s'agit d'une solution axée sur le marché pour renforcer les accords sur les niveaux de service. Je crois que le comité en a beaucoup entendu parler de la part de témoins.

**Le président:** Merci, monsieur Lemieux.

Monsieur Eyking, s'il vous plaît.

**L'hon. Mark Eyking:** Merci, monsieur le président.

À première vue, cela me semble bien, mais peut-être que le secrétaire parlementaire... Prenons par exemple un fermier dont le grain devait être transporté en décembre dernier. On est maintenant au milieu de janvier, et il a perdu 100 000 \$.

Tout d'abord, quelles seraient les dépenses visées par cette mesure? Il y a aussi une autre chose que j'aimerais décortiquer. Comment un producteur... Quel serait le processus suivi? Pendant combien de temps pourrait-on s'en prévaloir, et quels seraient les échéanciers? S'il a été établi qu'un producteur a perdu 100 000 \$, serait-il payé dans les 30 jours? Devrait-il se soumettre à une sorte de processus réglementaire qui pourrait durer six ans?

J'aimerais que le secrétaire parlementaire donne l'exemple d'un fermier. Nous en connaissons beaucoup au pays qui ont perdu des centaines de milliers de dollars. Disons qu'un d'entre eux décide maintenant d'agir et dit qu'il a encore du grain qu'il aurait pu vendre beaucoup plus cher en novembre. Il n'aurait pas été obligé de l'entreposer, et il est maintenant pris avec sa récolte et elle perd de sa valeur. Que devrait-il faire?

Allons-y. Va-t-on lui garantir qu'il aura son argent dans 30 jours s'il peut produire ses reçus et démontrer qu'il a perdu de l'argent et subi des frais? Donnez-nous un exemple de dépenses admissibles et du processus que le fermier devra suivre? Devra-t-il seulement appeler quelqu'un pour lui demander de venir le rencontrer dans son bureau?

Il y a également la question des échéanciers. Nous savons que le gouvernement offre une assurance-récolte et divers programmes dans la région, et que des échéanciers indiquent à quel moment se feront les paiements. Nous espérons seulement qu'il n'y aura pas de système bureaucratique auquel le fermier n'aura pas accès et qui fera en sorte qu'il devra attendre indéfiniment l'argent alors que les banques lui demandent de payer ses factures. Vous pourriez peut-être nous donner en exemple le fermier qui a perdu 100 000 \$ au cours des derniers mois.

**Le président:** Le prochain sur la liste est M. Allen. Je suis certain que quelqu'un va vous répondre.

**M. Malcolm Allen:** Merci, monsieur le président.

En gros, je crois que je ne m'oppose pas à l'amendement proposé par le secrétaire parlementaire. La seule partie qui me pose problème — et je ne sais pas si le secrétaire parlementaire pourrait envisager un sous-amendement, mais je vais voir ce qu'il en pense — est la deuxième, où il est écrit: « (2) L'alinéa 116(4)c.1) de la même loi est abrogé. » Il est question des dispositions de caducité. De toute évidence, cela rendrait caduc le passage en question.

Je pense que ce que nous essayons de dire au gouvernement, c'est qu'en gros, nous comprenons qu'il y a une disposition de caducité, cela va de soi. Nous ne sommes pas nécessairement d'accord là-dessus, mais s'il n'y en avait pas, cela laisserait entendre qu'il y aura quelque chose de nouveau à la place. Je suis certain que les ministériels me diront qu'ils veulent proposer quelque chose de nouveau, et que s'ils n'ont pas le temps de le faire, nous aurons au moins cette disposition. C'est la raison pour laquelle je leur dis que s'ils étaient disposés à l'annuler, ce qui ne veut pas dire...

Nous aimons l'esprit et l'objet de l'amendement proposé, et je me demande donc si les députés de l'autre parti seraient disposés ou non à procéder ainsi, mais je verrai ce qu'ils en pensent, monsieur le président.

• (1610)

**Le président:** Vous aurez probablement l'occasion de l'apprendre.

Je vais commencer par M. Dreeshen.

**M. Earl Dreeshen:** Merci, monsieur le président.

Je veux seulement revenir à l'exemple de la perte de 100 000 \$. Je tâcherai d'être le plus clair possible. Si vous avez signé un contrat de 10 \$ pour du canola qui aurait dû être livré en novembre, mais qui ne l'a pas été avant mars, vous allez tout de même recevoir votre 10 \$. Vous n'aurez pas perdu un cent. C'est l'entreposage et tout le reste qui posent problème. Voilà où je veux en venir. Entre-temps, le prix sur le marché pourrait avoir diminué ou subi des écarts si vous avez d'autres céréales à écouler, mais ce n'est pas le cas pour le grain que vous avez vendu.

On répète constamment que l'entente contractuelle a été rompue, mais c'est faux. Je conviens comme vous que la situation n'est plus la même pour ce qui est du reste de votre grain stocké que vous auriez pu vendre, et que vous en ressentez les effets, mais ce n'est pas le cas tant que vous ne l'avez pas vendu. Il est donc inexact de dire que les contrats poseront un problème dans ce cas-ci.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Notre prochain intervenant est M. Watson.

**M. Jeff Watson:** Merci, monsieur le président.



Je pense que le député d'en face mélange certaines choses. À ma connaissance, l'amendement ne se veut pas rétroactif. Il vise plutôt à mettre en place un cadre réglementaire ou un mécanisme d'indemnisation dans le but de contraindre les transporteurs à accepter un accord sur les niveaux de service, ou à renforcer leur... parce que le projet de loi C-52 leur permet de réclamer un tel accord. L'amendement donnera un filet de sécurité ou du mordant au projet de loi, ce qui, espérons-le, fera en sorte que les sociétés ferroviaires accepteront des sanctions communes dans le cadre d'un accord sur les niveaux de service. À défaut de quoi, les transporteurs peuvent s'adresser à l'Office des transports du Canada pour remédier à la situation.

À mon avis, l'amendement vise à renforcer le processus défini dans le projet de loi C-52. Il ne porte pas sur les possibles pertes des producteurs dans la situation actuelle. Il est question de consolider un peu les futurs accords sur les niveaux de service ou les moyens de convaincre ou de persuader les sociétés ferroviaires à entendre raison pour ce qui est de la structure de ces accords. À défaut de quoi, nous allons indemniser les gens.

**Le président:** Monsieur Eyking.

**L'hon. Mark Eyking:** Je n'ai toujours pas eu de réponse à ma question, car tout dépend des dépenses engagées. Qu'il s'agisse de surestaries ou de la nécessité de garder le grain sec, quels sont les coûts? Que doit déboursier le fermier? Quelles seront les dépenses remboursées? C'est un mécanisme essentiel, et il est très important que les fermiers sachent que si quelqu'un d'autre a commis une faute, ils seront...

Dans la mesure où un certain système sera rapidement mis en oeuvre, que leur situation sera évaluée dans un certain délai et qu'il sera établi qu'ils ont engagé des dépenses, à quel moment seront-ils payés? Quelqu'un a-t-il passé le système en revue? Je pense que nous devons le savoir maintenant. Cela me semble bien vu de l'extérieur, mais donnez-nous certains détails sur les dépenses. Quels seront les frais assumés par les fermiers? Quelles seront les pertes admissibles?

**Le président:** Monsieur Lemieux.

**M. Pierre Lemieux:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais préciser que cet amendement concerne les accords sur les niveaux de service, qui sont généralement conclus entre, par exemple, un exploitant de silos et une société ferroviaire, en fonction du service offert. C'est de cela que nous parlons.

J'aimerais également souligner qu'on parle déjà des accords sur les niveaux de service dans la Loi sur les transports au Canada. Le document à l'étude, le projet de loi C-30, n'essaie pas de réinventer ce genre d'accord ni la façon dont ils sont conclus et soumis à l'arbitrage, car c'est déjà prévu dans la Loi sur les transports au Canada. Il donne plutôt suite aux propos des témoins, que nous avons tous entendus et qui veulent que ces accords soient plus rigoureux. Voilà ce qu'il propose.

Vous avez demandé un exemple. Prenons les surestaries. Un expéditeur de grain signe un contrat avec une société ferroviaire ainsi qu'un accord sur les niveaux de service. La société ne respecte pas l'accord, et on doit payer des surestaries. En temps normal, ces frais seraient assumés par l'expéditeur, mais la société ferroviaire devra maintenant indemniser l'expéditeur conformément à l'accord sur les niveaux de service. Un processus d'arbitrage est déjà prévu au cas où l'accord ne serait pas respecté.

J'aimerais préciser que tous les expéditeurs de marchandises appuient fermement cet amendement. J'ai également cru comprendre qu'il a reçu l'appui de la Coalition des expéditeurs par rail.

Ce type d'amendement reçoit donc un solide appui.

•(1615)

**Le président:** Monsieur Eyking, et nous allons ensuite terminer.

**L'hon. Mark Eyking:** Je vois où vous voulez en venir avec vos explications. Par exemple, disons que le fermier doit payer les surestaries et qu'on évalue rapidement la situation, du moins, espérons-le. Quelqu'un doit demander l'argent à celui qui a commis la faute, qu'il s'agisse de la société ferroviaire ou peu importe. Il faut que l'argent vienne de quelque part pour pouvoir le remettre à quelqu'un d'autre dans les 30 jours.

Est-ce là que vous voulez en venir? Quelqu'un prendra l'argent et déterminera si c'est le chemin de fer, la société céréalière ou quelqu'un d'autre qui a commis la faute. Quel sera le mécanisme suivi pour prendre l'argent de quelqu'un afin de le remettre à un autre? Si c'est impossible, le gouvernement remboursera-t-il les pertes subies par le fermier?

**M. Pierre Lemieux:** Monsieur le président, permettez-moi de poser la question à nos témoins. J'ai essayé de répondre du mieux que je le pouvais, mais on ne semble pas avoir compris.

**L'hon. Mark Eyking:** Eh bien...

**M. Pierre Lemieux:** Je vais demander aux témoins de nous donner leur point de vue. Leurs explications pourront peut-être vous aider à comprendre un peu mieux, monsieur Eyking.

**M. Alain Langlois (avocat conseil, Transports, Services juridiques, ministère de la Justice):** Certainement. J'en serais ravi.

La loi actuelle prévoit un recours axé sur le « niveau de services ». Chaque expéditeur de produits ou de marchandises qui a l'impression qu'un chemin de fer n'a pas rempli ses obligations en la matière peut déposer une plainte à l'office, qui dispose de vastes pouvoirs pour y donner suite.

Cela dit, à l'heure actuelle, l'office ne peut pas exiger que la société ferroviaire indemnise l'expéditeur, et c'est ici que l'amendement entre en ligne de compte. Il protège non seulement les expéditeurs signataires d'un accord sur les niveaux de service, mais également ceux qui n'ont pas de contrat. On se sert du recours existant pour autoriser l'office à exiger le versement d'une indemnisation aux expéditeurs.

On a posé une question sur les échéanciers. La loi obligerait l'office à rendre une décision dans les 120 jours, et c'est l'office qui établirait par la même occasion l'échéancier selon lequel la société ferroviaire devra payer les expéditeurs.

**Le président:** Monsieur Eyking, avez-vous une petite question à poser aux témoins?

**L'hon. Mark Eyking:** Le projet de loi dit qu'ils « peuvent » payer, mais il n'est pas écrit que c'est obligatoire. Voulez-vous dire que...

**M. Alain Langlois:** C'est parce qu'il faut démontrer qu'il y a eu une perte.

**L'hon. Mark Eyking:** Oh, bien sûr. Oui.

**M. Alain Langlois:** Si l'expéditeur peut prouver à l'office... Il faut tout d'abord qu'il y ait un manquement, ce qui veut dire que l'office doit conclure que la société ferroviaire n'a pas respecté ses obligations. Si c'est le cas, et si l'office estime qu'il y a eu une perte, il peut accorder des indemnités.

**L'hon. Ralph Goodale (Wascana, Lib.):** Ce n'est donc pas obligatoire.

**M. Alain Langlois:** Ce n'est pas obligatoire, mais lorsque c'est nécessaire, l'office doit toujours exiger le versement d'indemnités. Cela dit, il ne faut pas toujours en verser s'il n'y a pas eu de perte. C'est un pouvoir accordé à l'office. S'il y a eu une perte, on suppose qu'il exigera le versement d'indemnités.

**L'hon. Mark Eyking:** Monsieur le président, j'ai une observation. J'ai vendu assez de produits pour savoir qu'on ne veut pas passer tout son temps devant les tribunaux pour récupérer son argent. Je crois que c'est ce qui me préoccupe avec tout cela. Je crains que les sociétés ferroviaires disent tout à coup qu'elles pensent avoir fait leur travail et qu'elles demandent à leurs avocats de constamment renvoyer la balle. En fin de compte, si un fermier a l'impression et démontre qu'il a subi des torts ou perdu de l'argent et qu'il s'adresse à l'office, c'est ici que cela se termine, n'est-ce pas? Si l'office dit oui, vous avez perdu 100 000 \$, et c'est tout. Je suppose que le fermier s'attend à recevoir 100 000 \$. Est-ce possible que les deux parties se retrouvent devant les tribunaux et que le fermier doive attendre qu'une décision soit rendue?

C'est la dernière étape. Je comprends. C'est bien vu de l'extérieur, et le secrétaire parlementaire nous a bien expliqué ce qu'il en est, mais c'est cette dernière étape à franchir pour que l'argent soit versé dans le compte du fermier qui me préoccupe. Vous l'avez expliqué, mais je n'ai rien d'officiel à propos de... Les sociétés ferroviaires pourront-elles contester une décision devant les tribunaux, peut-être pendant des mois? Le fermier pourrait donc... Est-ce possible?

**M. Alain Langlois:** Oui. La réponse est oui. Ce que je veux dire, c'est que si l'office rend une décision conformément à la loi, il est possible d'interjeter appel auprès de la Cour d'appel fédérale, mais c'est vrai dans tous les cas, qu'il s'agisse d'un contrat ou d'un processus d'arbitrage. On peut toujours contester la décision d'un arbitre ou d'une instance juridique et interjeter appel si l'on croit qu'elle est injuste.

**L'hon. Mark Eyking:** J'ai donc raison quand je dis que...

**M. Alain Langlois:** La loi prévoit un processus d'appel que les sociétés ferroviaires peuvent...

**L'hon. Mark Eyking:** ... les sociétés de transport disposent d'un processus d'appel et que le fermier pourrait devoir attendre que tout soit réglé.

**M. Alain Langlois:** Oui.

• (1620)

**Le président:** Y a-t-il d'autres points?

Si ce n'est pas le cas, nous avons un amendement qui a été modifié et accepté, et je vais donc poser la question. L'amendement G-1, référence 6515935, est-il adopté? C'était avec le français. Sera-t-il adopté jusqu'à ce que nous ayons...

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** Malcolm avait un sous-amendement.

**Le président:** Oh, je suis désolé. Est-ce que cela m'a échappé?

**M. Malcolm Allen:** Merci.

J'en ai avisé le secrétaire parlementaire plus tôt, et je n'ai pas vraiment eu de réponse.

**M. Pierre Lemieux:** Vraiment?

Faites-le par l'intermédiaire de la présidence.

**M. Malcolm Allen:** Oui, par l'intermédiaire de la présidence... ce que j'ai suggéré, dans mes commentaires...

Vous avez peut-être été absorbé par les conseils qui fusaient de toutes parts chez les députés d'arrière-ban. Je sais qu'il y a parmi eux des gens brillants, qui vous aidaient peut-être, ce qui est toujours une bonne chose, parce que nous avons aussi de notre côté des gens brillants. Ce que j'ai suggéré concernait votre dernier élément — « L'alinéa 116(4)c.1) de la même loi est abrogé. » —, qui est la disposition de réexamen.

Ce que j'ai suggéré, c'était que si cela convenait aux gens d'en face, nous présenterions un sous-amendement qui demanderait de la retirer, mais plutôt que de procéder à un vote supplémentaire — ce que j'essaie de vous proposer —, si la volonté n'y est pas, alors je suppose que je ne proposerai pas un sous-amendement indiquant que nous souhaitons abroger cette disposition, et nous n'aurons pas de vote supplémentaire. Voilà ce que j'essayais de vous proposer.

**M. Pierre Lemieux:** Je peux faire un commentaire à ce sujet, monsieur le président.

**Le président:** Très bien.

**M. Pierre Lemieux:** Je pense qu'il est vraiment important de mettre la mesure législative en contexte. Il s'agit d'une mesure législative qui a un début et une fin. Elle vise à régler une situation qui existe actuellement et qui se poursuivra dans un avenir prévisible. Toutefois, elle prendra fin un jour. Elle contient donc beaucoup d'articles qui seront abrogés en temps et lieu. Je pense que c'est une bonne chose.

J'ajouterais que la Loi sur les transports au Canada fera l'objet d'un examen. Beaucoup de témoins ont indiqué qu'ils aimaient bien l'ancienne version de la mesure législative. Ils ont fait deux ou trois suggestions, comme ce que je propose actuellement. Cependant, ils reconnaissent que dans le cadre de l'examen à venir — que j'appellerai un examen anticipé, parce que nous entreprendrons l'examen de la Loi sur les transports au Canada plus tôt que prévu —, ils pourront présenter des propositions importantes, à plus long terme, quant à la façon de modifier la Loi sur les transports au Canada.

Je tiens à établir clairement que le projet de loi a un début et une fin et qu'il pourra être prolongé. Lorsqu'on arrivera au point où les choses devraient prendre fin, il sera possible de les prolonger, mais cette mesure législative n'est pas conçue pour être maintenue à tout jamais.

**Le président:** Très bien.

Monsieur Eyking.

**L'hon. Mark Eyking:** J'aimerais avoir des précisions sur la terminologie.

Alain, vous avez mentionné que l'expéditeur reçoit une indemnité, mais de quelle façon indemnise-t-on l'agriculteur? Vous parlez seulement de l'indemnisation de l'expéditeur. Parlez-vous de l'expéditeur de la compagnie céréalière? Vous ne parlez pas de l'agriculteur?

**M. Alain Langlois:** La mesure législative porte sur la relation entre l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer. Si l'agriculteur n'est pas l'expéditeur... La mesure législative porte seulement sur la relation entre l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer. La relation entre l'expéditeur et l'agriculteur relève d'un autre mécanisme qui n'est pas visé par cette loi.

•(1625)

**L'hon. Mark Eyking:** Prenons une situation hypothétique. Un chargement de grain doit être expédié au Japon, mais cela ne fonctionne pas; le chargement revient toujours au point de départ. En fin de compte, l'agriculteur n'est pas payé ou reçoit un paiement inférieur et doit trouver un autre moyen de transport. Suivons l'argent: lorsque le navire quitte le port sans emporter le grain, le grain est renvoyé à la compagnie ferroviaire et à l'expéditeur — la compagnie céréalière —, mais il ne repasse pas nécessairement par la ferme. Cela ne s'applique qu'à la compagnie céréalière et à la société de transport. L'agriculteur ne participe pas au processus. Est-ce exact?

**M. Greg Meredith:** C'est exact. Les intérêts de l'agriculteur sont liés à la LGC. Les amendements au projet de loi C-30 dont nous avons parlé plus tôt portent sur des dispositions qui peuvent être ajoutées au contrat et sur les pénalités en cas de non-respect de ces dispositions. C'est là que réside la relation entre l'expéditeur et l'agriculteur, et c'est ainsi que l'agriculteur obtient une indemnité.

**Le président:** Monsieur Allen.

**M. Malcolm Allen:** J'interprète la réponse du secrétaire parlementaire comme un refus à l'égard du sous-amendement. Je ne vais donc pas en faire la proposition. Nous allons en rester là.

**M. Pierre Lemieux:** Très bien.

Monsieur le président, en réponse à la question de M. Eyking, je voulais souligner, comme je l'ai indiqué dans mon exposé, que cela concerne les accords sur les niveaux de service entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer. Ce qui s'est produit, c'est que les compagnies céréalières, ou les expéditeurs, ont essuyé des pertes et ce coût a été refilé aux agriculteurs. Ce qu'il faut savoir, c'est que si l'expéditeur ne perd pas d'argent en raison du non-respect des niveaux de service par les compagnies de chemin de fer, il ne refile pas le coût à l'agriculteur, parce qu'il n'y a pas eu de perte. La compagnie de chemin de fer verse une indemnité à l'expéditeur pour les pertes encourues. L'expéditeur n'est donc pas obligé de refiler le coût. Il n'a pas subi de pertes. En fin de compte, c'est la compagnie de chemin de fer qui absorbe le coût.

Ensuite, comme l'a dit M. Meredith, je crois, la Loi sur les grains du Canada comporte des articles, que nous venons d'examiner, qui portent sur le producteur — l'agriculteur — et la compagnie céréalière. Donc, en réalité, cela porte sur les deux côtés de l'équation.

**Le président:** Merci.

Monsieur Dreeshen.

**M. Earl Dreeshen:** Merci, monsieur le président.

J'ai seulement deux ou trois commentaires.

Premièrement, il y a des agriculteurs qui ne peuvent conclure des accords sur les niveaux de service. Je pense qu'il faut le reconnaître.

Lorsque les gens parlent des droits de stationnement, il est parfois difficile d'apprendre que ces coûts sont toujours refilés à l'agriculteur. C'est ce que l'on dit. Or, dans le cas présent, on laisse entendre qu'il n'en est pas ainsi, que cela touchera seulement l'expéditeur. Bien entendu, cela fait partie de la discussion. Encore une fois, c'est pour cette raison que l'écart touche la base, parce que ces gens savent que ce sont des droits qui pourraient leur être imposés ou qui leur sont imposés.

Je pense qu'il est important de reconnaître, en quelque sorte, l'importance de ce que nous avons ici et son utilité dans l'ensemble du système.

**Le président:** Monsieur Eyking.

**L'hon. Mark Eyking:** J'aimerais avoir une précision. Lorsque vous dites que cela ne revient pas à l'agriculteur... Vous avez avancé le chiffre de 8 milliards de dollars, n'est-ce pas? Vous conviendrez certainement qu'au cours des six derniers mois, une bonne partie de cette perte de 8 milliards de dollars provient des agriculteurs. Vous devez certainement en convenir. D'où vient cette perte de 8 milliards de dollars, si ce n'est pas surtout des agriculteurs?

Vous me dites que cette perte n'est aucunement liée aux agriculteurs, qu'ils peuvent vendre leurs produits plus tard et conclure des contrats. Or, vous avez parlé de pertes de 8 milliards de dollars. Je présume que les trois quarts de ce montant proviennent des poches des agriculteurs.

Voilà pourquoi j'ai parfois de la difficulté à comprendre lorsque vous dites que l'agriculteur n'y perd pas au change, que c'est l'expéditeur ou la compagnie céréalière qui enregistre une perte. En fin de compte, l'agriculteur sera perdant.

Dites-vous que les compagnies céréalières perdront 8 milliards de dollars et que les agriculteurs ne perdront rien?

**M. Earl Dreeshen:** Je répondrai brièvement que ma question portait sur le droit de stationnement. Pour ce qui est de votre commentaire sur le secteur touché par les pertes... Si vous regardez le temps nécessaire pour l'exécution des contrats dans le réseau, lorsqu'une personne vend à perte et se dit qu'elle aurait dû vendre sa marchandise à l'automne lorsque les prix étaient élevés et qu'elle constate que les prix mondiaux ont changé... c'est un marché normal.

Ce qu'il faut comprendre, c'est que pour ces gens qui ont été obligés de vendre, ce sont des pertes en dollars, ce sont des occasions perdues. Voilà pourquoi nous avons des programmes d'avance de fonds auxquels les gens pouvaient avoir recours.

Pour en revenir à la question dont nous discutons et à ce qui a été présenté, quant à savoir qui subit les pertes liées au paiement des droits de stationnement et à savoir si cet amendement permettrait de régler le problème, je crois que la réponse est oui.

**Le président:** Le dernier intervenant est M. Watson.

**M. Jeff Watson:** Merci, monsieur le président.

Je pense que ce que le député d'en face essaie d'obtenir, c'est un mécanisme d'indemnisation rétroactif pour les agriculteurs.

L'objectif de ce projet de loi — et de cet amendement qui vise à l'améliorer —, c'est de régler le problème lié aux quantités reportées et au transport ainsi que la question de savoir qui reçoit l'indemnité.

Si j'ai bien compris les témoins, nous avons deux approches pour le transport du grain. Nous pourrions accroître considérablement la réglementation pour l'étendre à tous les aspects de la chaîne logistique. Je n'ai pas entendu un seul témoin dire que c'était la voie à suivre.

Ce que les témoins ont dit, c'est que pour le transport du grain, ils veulent être en mesure d'avoir recours à des accords sur les niveaux de service. S'ils hésitent à recourir au projet de loi C-52 pour obtenir des accords sur les niveaux de service, c'est parce qu'ils estiment qu'il manque de mordant. Tout cela a pour objectif de favoriser le transport du grain à l'avenir.

Vous tentez aussi de soulever un autre problème. Je pense que vous espérez utiliser ce mécanisme pour revenir en arrière et essayer de régler le problème. Le mécanisme doit être accepté en l'état: il vise à renforcer les accords sur les niveaux de service. C'est ce qu'ont demandé tous les témoins que j'ai entendus. Ils ne voulaient pas accroître la réglementation en matière de logistique.

Cela dit, je pense qu'il convient d'appuyer l'amendement G-1, étant donné qu'il renforce le projet de loi C-30.

• (1630)

**Le président:** Monsieur Eyking.

**L'hon. Mark Eyking:** Je ne crois pas devoir répéter ce que j'ai dit au secrétaire parlementaire; c'est son amendement. Toutefois, j'ai déjà posé la question deux fois. Qu'entendez-vous par « ordonner à la compagnie d'indemniser toute personne lésée des dépenses »? Que signifie ce passage?

**M. Pierre Lemieux:** Je vais répondre brièvement, monsieur le président.

Une personne est une personne aux termes de la loi. Pour ce qui est des dépenses, il y a ici un processus réglementaire qui est défini, n'est-ce pas? Certes, on veut avoir la capacité de consulter les expéditeurs et de savoir ce qu'ils en pensent précisément, n'est-ce pas? C'est ce qu'on veut. Voilà ce qu'établit ce processus.

Monsieur le président, je tiens à m'assurer que cet article sera placé sous le titre « Loi sur les transports au Canada » et non au-dessus lorsque vous l'ajouterez à la loi.

**Le président:** Très bien.

**M. Pierre Lemieux:** Oui. Ce sera ajouté sous le titre « Loi sur les transports au Canada ».

**Le président:** Il acquiesce de la tête. C'est bon signe.

**M. Pierre Lemieux:** Bien.

**Le président:** Passons maintenant au vote, monsieur le greffier. L'amendement G-1 modifié est-il adopté?

(L'amendement est adopté par 9 voix contre 0.)

**Le président:** Puisque l'amendement G-1 est adopté, lorsque nous serons rendus là, cela s'appliquera aussi aux amendements G-2 et G-3. Donc, sur votre liste, nous pourrions les passer.

(Article 6)

**Le président:** Nous passons maintenant à l'amendement G-2, dont nous venons de parler.

Et maintenant, nous passons à l'amendement LIB-2, numéro 6510405.

Monsieur Eyking.

**L'hon. Mark Eyking:** Merci, monsieur le président.

On a beaucoup parlé de cet amendement. Nous parlons de la capacité des corridors et des exigences en matière de fourniture de wagons des exploitants de chemins de fer de courtes distances, des expéditeurs de wagons de producteurs et des utilisateurs de grain au pays.

Cet amendement précise assez clairement qu'ils doivent aussi adopter un comportement équitable. Je pense que tous les témoins

ont parlé d'une garantie quelconque par rapport aux tronçons courts et aux wagons de producteurs. Nous en avons eu un exemple éloquent lorsqu'il a été question d'une industrie de 1 milliard de dollars dans la vallée du Fraser, en Colombie-Britannique, qui n'avait qu'un approvisionnement en grain d'une semaine ou deux. Je pense que c'est l'un des exemples importants que l'on voit sur le terrain, en fin de compte, lorsque les compagnies de chemin de fer indiquent qu'elles peuvent transporter le produit qu'on leur demande de transporter, mais qu'elles ne transporteront que d'importants volumes... Toutefois, est-ce que ce sera utile dans certains de ces corridors? Cela aidera-t-il certains utilisateurs canadiens? Je pense que mon amendement se passe d'explications. En outre, la Fédération canadienne de l'agriculture voulait que l'on ajoute autre chose.

Voilà ce qu'il en est, monsieur le président. C'est assez explicite. J'espère que le parti ministériel adoptera cet amendement, surtout étant donné que l'un de ses secrétaires parlementaires l'a aussi proposé. Le député de Cypress Hills—Grasslands, M. Anderson, voulait que ce soit dans le projet de loi. Je pense qu'il représente une importante région céréalière du sud de la Saskatchewan. Je suis certain qu'il voit beaucoup de tronçons courts et qu'il saisit l'importance de cet amendement.

Monsieur le président, l'amendement se passe d'explications et je pense que nous avons déjà l'appui des conservateurs. Je pense que nous devrions l'adopter. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup d'explications à donner. Nous avons déjà reçu de très bonnes explications — particulièrement de la part du producteur de dindes de la vallée du Fraser — sur les difficultés liées au transport du grain par tronçon court, pour son utilisation au pays. La mesure législative qui est présentée ne porte que sur d'importants volumes pour éviter que les compagnies de chemin de fer se retrouvent en difficulté. Toutefois, je pense que nous devons ajouter d'autres mesures pour nous assurer que les autres intervenants sont pris en compte.

• (1635)

**Le président:** Y a-t-il d'autres commentaires?

Monsieur Lemieux.

**M. Pierre Lemieux:** Monsieur le président, je dirais simplement, d'entrée de jeu, que je ne crois pas que M. Eyking ait vraiment parlé à M. Anderson, mais moi si. M. Anderson appuie...

**L'hon. Mark Eyking:** Je le rencontre dans l'autobus tous les jours.

**M. Pierre Lemieux:** Vous ne lui avez pas parlé. J'ai vérifié auprès de lui aujourd'hui. Je lui ai effectivement parlé de cet amendement, et il m'a indiqué qu'il appuyait la mesure législative du gouvernement dans sa forme actuelle, parce qu'il a le sentiment...

Je peux parler de ce que j'en pense. Nous appuyons la mesure législative du gouvernement, mais nous sommes aussi préoccupés par ce que nous avons entendu les témoins dire à propos du danger d'entrer trop dans les détails des volumes liés aux corridors.

Le projet de loi dit simplement « Sous réserve de la demande en volume et de la capacité des corridors », ce qui suffit. Il n'a pas besoin d'être trop normatif. Donc, par exemple, Robert Ballantyne, le président de l'Association canadienne de gestion du fret, affirme qu'une « intervention comme celle prévue par le projet de loi C-30 doit être appliquée très soigneusement et uniquement dans des circonstances très exceptionnelles. » En disant cela, il appuie l'article surtout dans sa forme actuelle, qui indique simplement « Sous réserve de la demande en volume et de la capacité des corridors », sans entrer dans les détails.

**Le président:** Monsieur Allen.

**M. Malcolm Allen:** Merci, monsieur le président.

En un sens, je suis complètement d'accord avec mon collègue. Oui, j'ai parlé au secrétaire parlementaire la semaine dernière...

**M. Pierre Lemieux:** Vous l'avez fait?

**M. Malcolm Allen:** Oui, monsieur.

J'approuverais probablement la façon dont le secrétaire parlementaire décrit ce que l'autre secrétaire parlementaire m'a dit la semaine dernière, ce qui est de bonne guerre.

Dans son projet de loi initial, le gouvernement mentionnait précisément 500 000 tonnes par société ferroviaire. L'amendement me préoccupe parce qu'il supprime cette précision. Pour être franc, après avoir observé les PDG des deux sociétés ferroviaires qui ont comparu devant nous la semaine dernière, j'hésiterais énormément à les soulager de toute contrainte numérique, parce que, selon moi, ils nous exposeraient alors les raisons pour lesquelles ils ne pourraient pas transporter « cette quantité », quelle que soit la quantité précisée. Dieu sait que leurs services sont déjà d'assez piètre qualité, selon moi. Quoique je dirais que mon point de vue est celui d'un profane.

Je dois vous laisser entrevoir qu'à ce stade, je ne pense pas que nous serons en mesure d'appuyer cet amendement. Toutefois, nous aurons bientôt une suggestion précise à faire, à laquelle le gouvernement devrait réfléchir. L'autre élément n'est pas précis. Comme M. Lemieux l'a signalé, ils ne veulent pas entrer trop dans les détails. Je pense que l'autre élément que nous suggérerons sera adapté au projet de loi et un peu plus succinct.

Je reconnais, monsieur le président, que je ne devrais parler de cette suggestion que lorsque nous aborderons cette partie du projet de loi, et non avant. Je vais donc interrompre mes observations et m'arrêter ici.

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Allen.

Allez-y, monsieur Payne.

**M. LaVar Payne:** Merci, monsieur le président.

Je suis d'accord avec mon collègue d'en face. Nous ne souhaitons certainement pas modifier une quelconque limite que nous avons déjà établie et que les sociétés ferroviaires doivent respecter.

De plus, nous avons entendu des témoins dire que des gens craignent déjà que les produits d'autres organisations ne soient pas transportés en raison des millions de tonnes que les sociétés ferroviaires devront acheminer. Par conséquent, je pense qu'après avoir entrepris d'être beaucoup plus normatifs, nous allons nous retrouver avec une pagaille encore plus importante que celle qui était déjà liée aux céréales.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Eyking, soyez bref.

**L'hon. Mark Eyking:** Eh bien, je suis estomaqué. Je connais M. Anderson depuis longtemps. Je suis renversé d'apprendre qu'il a changé son fusil d'épaule à ce sujet. Peut-être aime-t-il tellement son poste de secrétaire parlementaire que j'ignore ce que c'est...

• (1640)

**M. Jeff Watson:** Vraiment, monsieur le président. Il n'est pas même pas là pour se défendre.

**L'hon. Mark Eyking:** ... mais je suis étonné qu'un secrétaire parlementaire de l'Ontario puisse contraindre un secrétaire parlementaire des Prairies à respecter la ligne du parti.

Cela étant dit, le vice-président de la Fédération canadienne de l'agriculture a déclaré ici que:

... si le projet de loi C-30 ne prévoit pas des mesures assez musclées pour assurer la disponibilité des wagons et pour obliger les chemins de fer à en réserver, ces wagons seront oubliés.

En outre, M. Etsell a indiqué qu'il recommandait:

...d'inclure au projet de loi C-30 des dispositions visant à accorder la priorité aux céréales fourragères canadiennes et à d'autres marchés canadiens à valeur ajoutée...

Les témoins ont déclaré encore et encore que, pour veiller à ce que les céréales soient acheminées adéquatement, nous négligeons nos propres citoyens.

Je pensais que cet amendement serait adopté sans problème, mais je suppose que les choses ont changé de l'autre côté.

**Le président:** Eh bien, je déconseillerais simplement aux membres d'adresser des attaques personnelles à des gens qui ne sont pas présents à la table.

Monsieur Zimmer.

**M. Jeff Watson:** C'est mesquin, Mark, très mesquin.

**L'hon. Mark Eyking:** Je ne portais pas de coups bas.

**M. Jeff Watson:** Bien sûr que si.

**L'hon. Mark Eyking:** Je rendais hommage à M. Anderson.

**M. Jeff Watson:** Pourquoi ne lui présenteriez-vous pas des excuses?

**L'hon. Mark Eyking:** Je rendais hommage au parti de M. Anderson.

**Le président:** Monsieur Zimmer.

**M. Bob Zimmer (Prince George—Peace River, PCC):** Je pense que M. Eyking est un peu susceptible en ce moment. Désolé, monsieur le président, le député d'en face est un peu susceptible parce que ce qu'il a déclaré n'était pas nécessairement vrai.

Je pense que les expéditeurs de grains et les groupements de producteurs de grains ont mentionné, entre autres, qu'ils ne souhaitaient pas nécessairement qu'on leur accorde une attention excessive. Ils voulaient simplement bénéficier de meilleurs services de transport auxquels les producteurs de toutes les industries canadiennes auraient accès. Je pense que c'est un message que tous les groupes ont communiqué clairement, et j'estime que l'amendement irait à l'encontre de cela.

**Le président:** L'amendement LIB-2, n° de référence 6510405, est-il adopté?

(L'amendement est rejeté par 8 voix contre 1.)

**Le président:** Nous allons maintenant passer à l'amendement NDP-2, n° de référence 6494466.

Madame Brosseau.

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** Merci, monsieur le président.

L'amendement a trait à l'article 6, qui sera modifié par substitution, à la ligne 26, page 3, de ce qui suit: « moins 590 000 tonnes métriques de grain par ».

Nous avons préparé cet amendement en nous inspirant de quelques suggestions formulées par le gouvernement de la Saskatchewan. À la page 3 de la lettre que le gouvernement nous a fait parvenir le 4 avril, il propose que:

...la loi augmente le nombre minimum de wagons à grain nécessaires pour assurer le transport, le portant à 13 000 par semaine. L'industrie estime que cet objectif peut être atteint et est réaliste, pourvu que les sociétés ferroviaires placent et acheminent les wagons à un rythme propre à assurer une coordination correcte des ventes et des livraisons.

Voilà comment nous avons calculé le chiffre qui figure dans notre amendement.

**Le président:** Merci beaucoup.

Tout d'abord, nous allons passer à M. Payne.

**M. LaVar Payne:** Merci, monsieur le président.

Je ne suis pas certain que cet amendement est constructif. Les ministres ont discuté avec les sociétés ferroviaires et les expéditeurs, entre autres, et ils ont déclaré qu'ils pouvaient livrer environ un million de tonnes, ce qui correspond à environ 500 000 tonnes par société.

Ensuite, nous avons entendu des témoins, et je viens juste de formuler une observation à propos des expéditeurs. Le problème, c'est qu'ils envisagent déjà le fait que les sociétés ferroviaires ont laissé entendre qu'elles allaient réduire le transport de leurs produits. Par conséquent, que ces autres expéditeurs envoient des produits miniers, de la potasse ou des produits forestiers... Donc, si l'on presse encore plus les sociétés ferroviaires à transporter des quantités supplémentaires de céréales, les autres produits en souffriront. J'ai donc beaucoup de mal à même suggérer que nous haussions ce chiffre.

Merci.

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur Allen.

**M. Malcolm Allen:** Merci, monsieur le président.

Je reconnais que les sociétés ferroviaires laissent entendre au gouvernement qu'elles ne seront peut-être pas en mesure de faire ce qu'on leur demande. Toutefois, je soutiendrais que, compte tenu de leur comportement passé, on ne peut pas nécessairement s'attendre à ce qu'elles nous révèlent honnêtement ce qu'elles peuvent ou non faire.

Le fait est que nous avons tous entendu dire que près de 20 à 25 millions de tonnes...

• (1645)

**Le président:** Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Ils ont cité un document que je n'ai pas en ma possession.

Premièrement, a-t-il été envoyé au comité? Deuxièmement, puis-je en recevoir maintenant une copie afin de pouvoir débattre de la motion dont nous sommes saisis?

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** Le document nous a été envoyé par courrier électronique.

**M. Jeff Watson:** Je ne suis pas un membre régulier du comité. Par conséquent, j'ignore si le document m'est parvenu.

**Le président:** Nous pouvons vous le faire parvenir.

**M. Jeff Watson:** Pour être en mesure d'en débattre, je vous saurais gré de m'en mettre une copie sous les yeux. Je soulève cette question à titre de rappel au Règlement, monsieur le président.

**Le président:** S'il a été envoyé au comité par voie électronique, je soutiendrais qu'il incombe au comité de vous le faire parvenir.

Cela n'a rien d'un rappel au Règlement, et nous allons poursuivre nos délibérations.

**M. Malcolm Allen:** Merci, monsieur le président.

L'idée c'est que, comme les témoins nous l'ont indiqué...

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** Je peux lui faire parvenir.

**M. Malcolm Allen:** ... ne vous en faites pas — il y a un report de stocks de 20 à 25 millions de tonnes. Puisque c'est le cas, l'idée consiste à tenter de réduire cette quantité. L'amendement ne va pas éliminer ce report ou l'amener à un niveau normal; en apportant cette modification, nous tenterons simplement de réduire le report. Toutes ces mesures visent à réduire ce report autant que possible avant la fin de l'exercice, qui se termine le 31 juillet. Même si l'on accélère le transport d'une certaine quantité de céréales, il se peut que ce report s'éleve encore à 17 millions de tonnes.

C'est vraiment tout ce que cet amendement tente de faire; c'est la raison pour laquelle une quantité est précisée, car, comme je l'ai indiqué plus tôt, nous approuvons l'idée que le projet de loi soit précis. Certaines personnes ont indiqué que les chiffres devraient être légèrement augmentés. La question est de savoir si le comité pense que nous pouvons nous servir d'une réglementation pour exiger cela des sociétés ferroviaires, ou si le comité croit que ces sociétés affirment être incapables de le faire et qu'il accepte cette assertion.

Pour être francs, les députés de notre parti n'acceptent plus les excuses des sociétés ferroviaires. Je pense qu'elles devraient relever le défi et faire ce qu'on leur demande, au lieu de déclarer simplement que, malheureusement, elles vont devoir dépouiller quelqu'un d'autre. Pour être honnête, selon moi, les sociétés ferroviaires cherchent un peu à se dérober. Pourquoi ne relèveraient-elles pas le défi? Ce sont elles qui ont retiré toute la capacité du système en premier lieu. Le CN a commencé il y a cinq ans et, bien sûr, le CP a suivi son exemple l'année dernière. Ces sociétés sont prospères, nous le savons tous. Elles s'en tirent bien, contrairement à d'autres parties du système. Le moment est maintenant venu de les mettre au défi de faire ce qu'il faut pour les autres parties du système, et non seulement pour elles-mêmes.

J'espère que mes collègues d'en face préconiseront de hausser légèrement les quantités et de lancer un défi aux sociétés ferroviaires, et qu'ils diront: « cherchons à obtenir ces services et voyons si ces sociétés peuvent nous aider à remédier à une situation qui, nous en convenons tous, n'est pas favorable. »

**Le président:** Monsieur Lemieux.

**M. Pierre Lemieux:** Merci, monsieur le président.

Je pense que je répondrais à ce plaidoyer en disant que la mesure législative exige que les sociétés ferroviaires transportent un million de tonnes métriques de céréales par semaine. C'est un objectif ambitieux, mais réalisable.

De nombreux témoins ont comparu devant le comité, notamment des représentants de l'Association canadienne de gestion du fret, de l'Association minière du Canada, de la Fédération canadienne de l'agriculture et de la Western Barley Growers Association. Ils sont venus ici et ont prononcé des paroles semblables aux suivantes: « Je crains que la hausse du nombre de wagons ait lieu aux dépens des autres marchandises. »

Notre gouvernement met l'accent sur l'économie. Le secteur des céréales représente une part essentielle de notre économie, ce qui explique la présentation de cette mesure législative. Toutefois, le transport des céréales ne peut se faire au détriment des autres produits qui sont acheminés par voie ferrée. Je pense avoir énuméré au moins quatre témoins qui ont comparu devant le comité pas plus tard que la semaine dernière et qui ont déclaré être même inquiets de l'incidence qu'aura le transport d'un million de tonnes métriques, alors que vous cherchez à augmenter cette quantité de près de 20 %.

Je pense que cet amendement n'est pas du tout souhaitable. Je crois que nous exerçons déjà des pressions sur les sociétés ferroviaires. Nous le constatons, monsieur le président, lorsque nous examinons les objectifs que nous avons établis à leur intention et les pénalités de 100 000 \$ par jour qu'elles encourront si elles sont incapables d'atteindre ces objectifs. De plus, nous venons d'adopter un amendement concernant les accords sur les niveaux de service et les répercussions que ces accords auront sur elles si elles les violent.

Je pense que cela pourrait compromettre d'autres... et je suis certain que ces changements ne sont pas accueillis favorablement par les autres secteurs de l'économie qui acheminent leurs produits par train.

**Le président:** Monsieur Eyking.

**L'hon. Mark Eyking:** Merci, monsieur le président.

Je sais que le ministre de l'Agriculture de la Saskatchewan souhaitait comparaître devant le comité, mais que cela ne s'est pas produit pour une raison ou une autre. Je pense que Lyle Stewart, le ministre de l'Agriculture, est également parvenu au chiffre de 590 000 et l'a présenté. Je suis certain qu'il en a discuté avec ses collègues du Cabinet parce que les céréales revêtent une grande importance pour la Saskatchewan, tout comme la potasse et le pétrole. Je crois qu'avant d'en arriver à ce chiffre, les dirigeants de la province de la Saskatchewan ont pris les précautions voulues et se sont assurés que cela ne nuirait pas aux autres produits qui comptent pour la province. Je pense que, compte tenu du fait que le ministre de l'Agriculture de la Saskatchewan est arrivé au nombre de 590 000, ce chiffre est plutôt fiable.

Merci, monsieur le président.

• (1650)

**Le président:** Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** Premièrement, permettez-moi de remercier Mme Brosseau d'avoir apporté la lettre du gouvernement de la Saskatchewan afin que je puisse la lire.

D'après cette lettre, les dirigeants provinciaux mentionnent de manière énigmatique le nombre de 13 000 wagons, en affirmant que l'industrie a indiqué être en mesure de fournir ce nombre de wagons. Si c'était le cas, monsieur le président, les membres de l'industrie l'auraient mentionné lorsqu'ils étaient ici. Ils nous ont déjà laissé entendre qu'ils n'atteindraient pas 11 000 wagons. Il est de bonne guerre de dire que je ne connais pas la véracité de cette affirmation, mais, cela étant dit, leur témoignage contredit directement ce à quoi la lettre fait allusion, c'est-à-dire au fait que l'industrie appuiera le gouvernement de la Saskatchewan. Certains des témoignages que nous avons recueillis ici semblent indiquer que la norme actuelle de 11 000 wagons est déjà élevée. Les membres de l'industrie ne sont pas certains qu'ils parviendront à l'atteindre. Si nous augmentions ce chiffre, nous ne nous appuierions pas sur aucun témoignage entendu par le comité. Je suis enclin à accepter tel quel les témoignages apportés par l'industrie, plutôt que d'écouter les paroles qu'un autre gouvernement croit avoir entendu l'industrie prononcer.

**Le président:** Monsieur Zimmer.

**M. Bob Zimmer:** Merci, monsieur le président.

Je me suis rendu dans ma circonscription la fin de semaine dernière et j'ai discuté avec des minotiers là-bas. Je pense qu'ils ont déjà beaucoup plus de pulpe qu'ils le souhaiteraient. Cela aggraverait leur problème. L'industrie forestière est déjà en difficulté. Les secteurs du charbon, du pétrole et du gaz se battent aussi pour la capacité, et cela aggraverait la situation. Je ne pense pas, et on l'a dit maintes fois, que les producteurs de grains le demandent de toute façon. Ils veulent avoir un accès, mais ils ne veulent pas exercer des pressions indues sur les autres denrées au Canada. Je ne crois pas que c'est justifié. Selon moi, 500 000 par transporteur est suffisant à ce moment-ci.

**Le président:** (L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4.)

**Le président:** Nous allons passer à l'amendement NDP-3, numéro 6495074.

Madame Brosseau, allez-y.

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** Merci, monsieur le président.

Le prochain amendement que nous avons préparé se lit comme suit: « ... à l'article 6, soit modifié par adjonction, après la ligne 38, page 3, de ce qui suit: (2.1) Il est entendu que le décret pris en vertu du paragraphe (2) doit préciser une distribution du volume de grain garantissant un service équitable pour les régions touchées. »

Nous pensons qu'il s'agit d'un amendement important, compte tenu des témoignages qui ont été entendus ici au comité. Bien des témoins ont exprimé ces préoccupations afin de s'assurer que ce soit avantageux pour les agriculteurs et que l'on n'oublie pas certaines personnes — les gens qui sont éloignés du port. Cet amendement ne vise qu'à garantir un service équitable pour tous les agriculteurs.

**Le président:** Merci, madame Brosseau.

Monsieur Allen.

**M. Malcolm Allen:** En fait, nous disons ceci. Vous remarquerez qu'on ne précise pas de quantité ici, alors que dans notre amendement précédent, il y avait un chiffre précis. Pas dans ce cas-ci. Autrement dit, la quantité doit être précisée dans le décret du gouvernement. Ce que nous avons fait ici, c'est... Les gens s'inquiétaient au sujet des corridors. Peut-être qu'on utilisera un seul corridor et qu'on oubliera en quelque sorte les autres. L'idée est de dire au gouvernement que s'il voit que cela se produit, alors qu'il agisse. Il pourra alors dire à une compagnie qu'elle aurait dû en transporter à tel endroit.

Je sais que dans ma circonscription, par exemple, les deux minoteries en manquaient. L'association des minoteries, notamment, nous disait que le transport vers l'est ne se déroulait pas aussi bien qu'il le devrait. Et nous sommes au courant en ce qui concerne l'avoine. Beaucoup de gens nous ont parlé de l'avoine qui n'était pas du tout transportée au sud dans certains cas. Nous tenons vraiment à nous assurer que l'on transporte du grain dans les corridors, mais sans préciser la quantité. L'amendement ne dit pas ce qui doit être fait. Nous laissons cela aux décideurs, au lieu de simplement le dire... au moyen du projet de loi. Nous entendons ce que les secrétaires parlementaires proposent, soit qu'au lieu de creuser dans... nous aurons un chiffre pour ceci et un chiffre pour cela. En fin de compte, il s'agit de s'assurer que le grain est transporté.

Nous verrons ce qu'en pense le gouvernement.

Merci, monsieur le président.

•(1655)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Allen.

Y a-t-il des observations?

Allez-y, monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** Vous parlez des corridors, mais la mesure qui est devant nous parle des régions. Quelles régions? Les Prairies? La Colombie-Britannique? L'est du Canada? Je ne suis pas certain que les deux termes soient interchangeable dans la discussion ici. Cela dit, ce n'est peut-être pas un petit détail technique, ce pourrait être un important détail technique. Nous avons déjà eu des discussions, mais des témoins nous ont dit que plus nous allons loin sur le plan de la réglementation, plus les choses se compliquent pour nous. Il y a un volume obligatoire, mais pas nécessairement dans une période donnée. Maintenant, on s'engage à assurer une distribution équitable, peu importe la provenance du grain.

Je crois que c'est Kevin Hursh, si je me souviens bien, qui nous a mis en garde contre l'idée de réglementer sur tous les aspects de chaque corridor; ce serait une approche problématique, monsieur le président. Je pense que nous devrions éviter de le faire. Les producteurs ont dit préférer que ce soit des accords commerciaux rigoureux qui régissent le transport des stocks reportés et de toute autre récolte future. Notre amendement G-1 au projet de loi C-30 le permet, grâce au mécanisme par lequel le cadre de réglementation commerciale peut prendre la relève pour nous éviter de devoir tout réglementer, ce qui serait problématique.

**Le président:** Merci beaucoup.

Puisqu'il n'y a pas d'autres observations, passons au vote, monsieur le greffier. L'amendement NDP-3 est-il adopté?

(L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4.)

**Le président:** Passons maintenant à l'amendement NDP-4, numéro 6494471.

Madame Brosseau.

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** Merci, monsieur le président.

Le prochain amendement propose que l'article 6 soit modifié par substitution, à la ligne 10, page 4, de ce qui suit:

de ces compagnies, des producteurs de toutes les régions touchées et des propriétaires ou

Nous voulions apporter cette précision pour nous assurer que les intervenants de toutes les régions touchées seraient consultés et qu'ils aient une représentation équitable.

**Le président:** Des observations?

Monsieur Lemieux.

**M. Pierre Lemieux:** Merci, monsieur le président.

Je dirais seulement que ce n'est vraiment pas pratique. On inscrirait dans la loi que les compagnies doivent contacter tous les producteurs.

**M. Jeff Watson:** Tous les producteurs?

**M. Pierre Lemieux:** En vertu de la loi. Comment pourrait-on le faire rapidement ou être certain de contacter tous les producteurs?

Il est important et approprié que les parties concernées soient contactées. C'est ce que dit l'article. En fait, il dit: « L'Office peut également consulter toute autre personne qu'il estime indiquée. »

Je pense que c'est dans les limites du réalisme, mais tel qu'il est formulé actuellement, l'amendement obligerait les compagnies à contacter les producteurs dans toutes les régions touchées; tous les producteurs. Selon moi, ce n'est tout simplement pas pratique, et

pour cette raison, je crois que cela ne devrait pas se trouver dans le projet de loi.

•(1700)

**Le président:** L'amendement est-il adopté?

(L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4.)

**Le président:** Nous allons passer à l'amendement LIB-3.

Monsieur Eyking.

**L'hon. Mark Eyking:** Merci, monsieur le président.

Cet amendement est très semblable à celui que nous avons proposé d'après les témoignages entendus. Il porte sur la partie qui dit: « L'Office donne son avis au ministre sur la quantité minimum de grain que chacune des compagnies... », etc.

Cet amendement dit:

« mois de cette campagne, ainsi que sur les dispositions à prendre pour fournir une quantité raisonnable et constante de wagons à grains aux exploitants de chemins de fer de courtes distances, aux expéditeurs de wagons de producteurs et aux utilisateurs de grain au pays. L'Office peut égale- »

Je peux répéter ceux qui ont été présentés auparavant. La fédération a fait valoir de solides arguments lorsqu'elle a déclaré:

... le projet de loi doit être modifié de façon à ce que l'OTC consulte aussi les utilisateurs de wagons de producteurs avant de soumettre ses recommandations au ministre.

On a aussi déclaré que le gouvernement doit veiller à ce que tous les corridors d'expédition soient adéquatement desservis, en accordant la priorité aux minoteries canadiennes et aux secteurs de l'élevage.

Je dois souligner, monsieur le président, que lorsque les agriculteurs de la Colombie-Britannique nous demandaient de nous assurer qu'ils obtiennent les grains nécessaires à leur industrie d'un milliard de dollars, et qu'il ne leur restait qu'une réserve de quelques jours pour leur bétail, on leur a aussi dit, et je l'ai entendu, qu'ils pourraient toujours les faire venir par camion.

Je sais que le député est de Peace River, et qu'il en coûterait des centaines de dollars pour expédier une tonne de grains par camion dans la vallée du Fraser. Ce n'est pas possible, et on ne peut pas rester en affaires très longtemps si on le fait.

Je pense que l'amendement cadre bien ici. Il permet de s'assurer que l'office garde un oeil sur ces corridors et ces wagons de producteurs, surtout pour les minoteries et l'industrie de l'élevage de notre pays.

**Le président:** Merci, monsieur Eyking.

Je pense qu'on en a déjà parlé dans un contexte général. Quelqu'un d'autre?

Je vais mettre l'amendement aux voix.

(L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4.)

**Le président:** L'article 6 est-il adopté?

Monsieur Allen.



**M. Malcolm Allen:** Étant donné qu'il y a eu un certain nombre d'amendements pour cet article, je demande qu'il soit adopté avec dissidence.

**Le président:** Quelqu'un s'oppose-t-il à ce que l'article 6 soit adopté avec dissidence?

**Des voix:** Non.

**Le président:** Un vote par appel nominal?

**M. Jeff Watson:** Oui, un vote par appel nominal.

**Le président:** Encore une fois, sur l'article 6.

(L'article 6 est adopté par 9 voix contre 0.)

**Le président:** Passons maintenant à l'amendement NDP-5.

(Article 7)

**Le président:** Madame Brosseau.

• (1705)

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** Merci, monsieur le président.

Encore une fois, que le projet de loi, à l'article 7, soit modifié par substitution, à la ligne 38, page 4, de ce qui suit:

(1.1) Malgré le paragraphe (1), l'Office doit, dans le mois suivant l'entrée en vigueur du présent paragraphe, prendre en vertu de l'alinéa (1)c) tout règlement nécessaire pour assurer le transport du grain visé à l'article 116.2 dans le délai qui y est précisé. Le règlement pris en vertu de l'alinéa

Essentiellement, il s'agit d'un amendement visant à garantir que le règlement est pris dans un certain délai. Selon les témoignages que nous avons entendus et ce que m'ont dit certains intervenants, le délai était un sujet de préoccupation, car il n'était pas imposé par la loi. Nous voulions nous assurer d'avoir une meilleure idée des délais.

**Le président:** Merci, madame Brosseau.

Y a-t-il des observations au sujet de l'amendement?

(L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4.)

**Le président:** L'article 7 est-il adopté?

**M. LaVar Payne:** Je demande un vote par appel nominal.

(L'article 7 est adopté par 9 voix contre 0.)

**Le président:** Merci beaucoup.

Passons maintenant à l'amendement NDP-6.

Madame Brosseau, allez-y.

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** Que le projet de loi C-30 soit modifié par adjonction, après la ligne 42, page 4, du nouvel article suivant:

7.1 La même loi est modifiée par adjonction, après l'article 128, de ce qui suit:

128.1 L'Office est tenu d'élaborer et de mettre en oeuvre, en consultation avec les gouvernements provinciaux, un plan concernant les droits de circulation ouverts pour le transport du grain qui permettrait à toute compagnie de chemin de fer de faire circuler ses trains sur tout chemin de fer d'une autre compagnie, moyennant compensation raisonnable, et qui mettrait à la disposition des expéditeurs des options de service concurrentielles.

Nous demandons simplement que le gouvernement collabore avec les provinces pour élaborer et mettre en oeuvre un plan concernant les droits de circulation ouverts.

Voilà.

**Le président:** Merci.

Y a-t-il des observations?

Monsieur Payne.

**M. LaVar Payne:** Merci, monsieur le président.

Je m'imagine plusieurs trains entrant en collision à cause d'un droit de circulation ouvert — un déraillement, merci, Ruth Ellen.

J'ai de vives inquiétudes à ce sujet. Il faut que toutes les compagnies ferroviaires travaillent ensemble là-dessus, et je pense qu'il doit y avoir des processus de compensation en place pour s'assurer que les choses sont faites correctement. Toutefois, je doute que le CP pourra circuler sur toutes les lignes du CN, et vice-versa, et que la BNSF et les autres compagnies américaines pourront toutes avoir les mêmes droits de circulation. Je pense seulement que ce serait un énorme gâchis si cela se produisait. Donc, sur le plan de la sécurité, comme l'a dit Mme Brosseau, c'est un déraillement.

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** Je ne résumais pas, je vous aidais à trouver vos mots.

**Le président:** Monsieur Allen.

**M. Malcolm Allen:** Merci, monsieur le président.

N'est-il pas plutôt ironique que les néo-démocrates disent que nous devrions avoir un marché ouvert alors que de l'autre côté, on dit que nous ne le devrions pas? C'est assez inhabituel, mais je laisse le soin aux gens de prendre ces décisions de valeur.

**M. Jeff Watson:** C'est le monde à l'envers.

**M. Malcolm Allen:** Cette proposition n'est pas nouvelle. Cela remonte à 2001, quand le juge Willard Estey a suggéré au ministre des Transports, en 2001-2002, de se pencher sur l'accès libre. À l'époque, le CN et le CP avaient dit qu'elles n'étaient pas intéressées par l'accès libre. Elles voulaient que les choses restent fermées au Canada, alors qu'elles faisaient des pressions auprès du Congrès américain pour obtenir l'accès libre aux États-Unis.

Bien entendu, le CN et le CP ont eu gain de cause aux États-Unis, ce qui va à l'encontre de ce qu'a dit mon bon ami, M. Payne: que des trains entrent en collision, là où l'accès est libre. Il faut simplement coordonner les choses, tout comme sur la chaussée. Si nous faisons rouler plus de camions sur les routes, il faut simplement coordonner les choses.

En fin de compte, l'accès libre est réalisable. Oui, il faut du travail, et de la réglementation, et des processus complexes. C'est pourquoi il y a un processus de consultation, et non un processus selon lequel il faut faire ceci d'ici ce moment-là. Cela rehausse la concurrence. D'autres joueurs sont bienvenus s'ils le souhaitent; il n'y a pas d'obligation. Ce qu'on espère, c'est que le marché concurrentiel va faire le travail et que d'autres joueurs vont apparaître.

Oui, il faut se pencher sur certaines choses. Ce n'est pas simple. Il est question d'exploitation ferroviaire. En raison de sa nature, l'exploitation ferroviaire est un peu complexe. Il ne s'agit pas que d'orienter la voiture dans une direction générale et d'y aller.

De toute évidence, l'une des plaintes que nous entendons de la part de quiconque expédie des marchandises, pas seulement dans le secteur des grains, mais dans tous les secteurs — le charbon et la potasse —, et que ces gens fassent partie ou non de la coalition des expéditeurs, c'est qu'ils n'obtiennent pas le service qu'ils méritent. D'après ce que je comprends d'un marché ouvert, pour y arriver, il faut de la concurrence. Je sais que mes amis de l'autre côté, au gouvernement, essaient de faire cela dans le secteur des télécommunications — favoriser la concurrence.

Je ne vais pas jusqu'à dire qu'il est aussi facile de faire un chemin de fer, étant donné qu'il s'agit de matériel, si l'on compare avec ce qui est arrivé avec Bell Téléphone, il y a bien des années, quand elle a dû donner un accès libre à ses lignes. Ce n'est pas facile. Il est question de transmission électronique, et dans les transmissions numériques, rien ne peut entrer en collision. Cependant, le principe est sensiblement le même. Il s'agit d'une infrastructure matérielle — une voie ferrée, des locomotives et des wagons qui peuvent s'endommager ou causer des dommages à la propriété d'autrui s'ils entrent en collision. Donc, en effet, il faut de la coordination, comme cela se fait en ce moment aux États-Unis.

Cela fonctionne. Le nombre de chemins de fer n'est pas énorme, alors ce ne sera pas comme l'autoroute 401 qui traverse Toronto, pour ceux qui connaissent ce goulot d'étranglement. Ce ne sera pas la même chose du tout, car il n'y en aura tout simplement pas assez, mais ce sera davantage que maintenant. Cela pourrait encourager une compagnie de chemin de fer de courte ligne à entrer dans le jeu d'une manière différente. Ce ne sera pas nécessairement la BNSF, mais ça se pourrait.

C'est une tentative pour accroître la concurrence. C'est structuré à cette fin. J'espère que mes amis voudront favoriser une plus grande concurrence dans notre marché très fermé, celui du CN et du CP, parce que le choix est plutôt limité quand il s'agit d'expédier des marchandises. Dans certaines parties du pays, vous avez le choix. Il y a des choix en Ontario, mais il n'y en a pas tant dans les Prairies. Dans certaines régions du Canada, que vous soyez dans le nord ou le sud, vous représentez un marché captif. J'espère qu'on envisagera cela comme un objectif positif à atteindre.

Merci, monsieur le président.

• (1710)

**Le président:** Merci.

Monsieur Eyking, c'est à vous.

**L'hon. Mark Eyking:** Merci, monsieur le président.

Je pense qu'en fin de compte, nous espérons tous que cette loi viendra en aide aux agriculteurs, et qu'elle les aidera à faire de l'argent. Je pense qu'il est important de leur donner tous les outils possibles pour que leurs récoltes se rendent au consommateur. Je pense que c'est un outil de plus.

Nous sommes au courant du bateau japonais qui devait aller à Seattle. Pour diverses raisons, compte tenu du réchauffement planétaire, il se peut que le Canada puisse produire plus de grains et que les États-Unis aient un problème. Ils ont beaucoup de wagons de grain. Pourquoi, alors, ne pas permettre l'accès?

Nous avons parlé de Burlington Northern qui pourrait venir ici. Nos grains pourraient bien parfois prendre la direction du sud, puis de l'ouest. Les lignes sont là, et la capacité est là-bas, alors je pense qu'il faut le plus possible donner l'accès à cela. Je pense que c'est un outil de plus qui permettrait aux agriculteurs de ne pas rester bloqués.

Bien sûr que nous aimerions que nos grains prennent tous la direction de l'étranger à partir de nos propres ports. C'est ce qu'on souhaite. Mais si cela ne peut se produire pour diverses raisons, nous pourrions exporter nos grains à partir d'autres ports aux États-Unis, grâce aux autres compagnies de chemin de fer. Cela donne d'autres options à nos agriculteurs qui expédient du grain, ou aux expéditeurs, et je pense que cela favorise la concurrence parmi les compagnies de chemin de fer. Elles devront prendre les choses un peu plus au sérieux.

• (1715)

**Le président:** Merci, monsieur Eyking.

Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** Merci, monsieur le président.

Premièrement, j'ai trouvé intéressante l'intervention de mon collègue qui est passé maître dans la promotion des chasses gardées et qui ne prône jamais l'ouverture.

Je ne sais même pas par où commencer pour parler de tous les problèmes liés à cet amendement. Premièrement, je ne sais pas vraiment si l'Office des transports du Canada met des plans en oeuvre. Je ne pense pas que cela relève de ses fonctions. Il faudrait vérifier. Je ne sais pas si les représentants ont une opinion sur la mise en oeuvre d'un plan par l'OTC, mais à ma connaissance, cela ne fait pas partie de son mandat.

Deuxièmement, si vous parlez de droits d'accès pour le transport du grain, mais pas pour d'autres produits, qu'en est-il d'un train qui transporte divers produits, par comparaison avec un train qui ne transporte que du grain? Je pense que c'est problématique.

Troisièmement, je ne me rappelle pas avoir entendu un seul témoin demander cela. On introduit donc une idée qui vient peut-être du ramassis d'affaires politiques de l'autre côté, où l'on cherche à tout légiférer. Nous n'avons même pas eu l'occasion d'interroger des témoins sur une telle idée. Ça n'a même pas été présenté à l'origine, mais ça nous arrive sous forme d'amendement.

Je pense qu'en toute justice, monsieur le président, il y aura bientôt un examen de l'OTC. Si ce membre du comité souhaite parler des droits de circulation, c'est plutôt dans ce contexte qu'il conviendrait de le faire, et non en essayant de proposer un amendement très problématique et comportant plusieurs lacunes à un projet de loi. Je le répète: je suis contre l'amendement.

**Le président:** Monsieur Payne.

**M. LaVar Payne:** Merci. Mon collègue, M. Watson, vient de parler de la limitation aux grains, et c'est un autre aspect qui me préoccupe. J'imagine qu'il y a d'autres questions à poser. Qu'en est-il des compagnies de chemin de fer? Seraient-elles d'accord?

Je pense que quand nous regardons cela, c'est dans la perspective des marchandises et dans une perspective commerciale, alors je ne l'appuie pas.

Merci.

**Le président:** Monsieur Lemieux.

**M. Pierre Lemieux:** Merci, monsieur le président.

Je remercie mes collègues de leurs commentaires.

J'aimerais simplement demander aux fonctionnaires s'ils veulent ajouter leurs commentaires à la discussion.

**Le président:** Je trouve que nous avons eu droit à d'excellents éclaircissements.

Nous allons terminer par M. Dreeshen.

**M. Earl Dreeshen:** Merci.

Je pense que la plupart des choses que je voulais aborder l'ont été. Bien entendu, nous parlions de manoeuvres interréseaux, et c'est sur cela que toute la discussion portait. Si nous avions demandé à nos témoins de nous parler précisément de droits d'accès, je pense que nous pourrions en traiter. Mais même avec notre discussion d'aujourd'hui, je dirais que c'est au moment de l'examen accéléré que nous pourrions nous y arrêter.

**Le président:** L'amendement NDP-6 est-il adopté?

(L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4.)

**Le président:** Nous passons maintenant à l'amendement NDP-7, référence 6501372.

Allez-y, madame Brosseau.

(Article 8)

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** Merci, monsieur le président.

Le but est de modifier l'article 8 par substitution, à la ligne 6, page 5, de ce qui suit:

pour l'application des alinéas (1a) à c) et exiger que la compagnie de chemin de fer ou l'expéditeur, selon le cas, mette en oeuvre ces conditions dans les quatre-vingt-dix jours suivant leur établissement par décision arbitrale.

En gros, on exige que l'organisme de réglementation mette en oeuvre ce qui forme les conditions d'exploitation dans les 90 jours. Encore là, ce n'est qu'un éclaircissement de plus.

• (1720)

**Le président:** Merci, madame Brosseau.

Des commentaires sur l'amendement NDP-7?

Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** Rapidement, je pense qu'il est assez bien établi que l'on définira « d'exploitation » dans un cadre réglementaire qui permet de le faire, plutôt que de rendre la loi plus normative. Je suis contre l'amendement.

**Le président:** D'autres commentaires?

(L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4.)

**Le président:** Nous passons au quatrième amendement des libéraux. Le numéro de référence est le 6512505.

Monsieur Eyking, allez-y.

**L'hon. Mark Eyking:** Merci, monsieur le président.

Cet amendement comporte beaucoup de choses. Je crois qu'il y a six dispositions dans cela. Je pense que tout le monde en a une copie. C'est assez explicite. Monsieur le président, je ne pense pas avoir à le lire au complet. Je peux juste donner mon...

**Le président:** À vous de décider.

**L'hon. Mark Eyking:** D'accord. Je vais simplement lire notre explication.

Bien entendu, nous sommes au courant des problèmes de l'année dernière avec le projet de loi C-52. Maintenant, nous avons le projet de loi C-30, et comme de nombreuses personnes venues témoigner nous l'ont dit, il est très vague, dans son état actuel.

Ils ont toujours dit que les niveaux de service étaient très importants, et ils disent que dans l'état actuel des choses, ils ne sont pas significatifs. Pratiquement tous les témoins nous ont dit vouloir un contrat clair et obligatoire sur les niveaux de service comportant des recours d'exécution réciproques. Ils ne veulent pas être pris en cour pendant 10 ans. Comme nous l'avons dit précédemment, certains dossiers peuvent traîner très longtemps.

Cet amendement contribue à résoudre ce problème. Dans la première partie du paragraphe 169.31(1)(1.2) que nous proposons, nous ajoutons une définition des « obligations » sur laquelle tous les expéditeurs se sont entendus l'année passée. C'est précis, pratique et direct. Il y a des aspects qu'un arbitre devra traiter dans tous ces contrats. Quand la mise en place s'amorce, il faudra recourir à l'arbitrage, et il faudra à cette fin des règles et des règlements mieux définis.

Dans la deuxième partie, au paragraphe 169.31(1)(1.3), nous proposons un énoncé de principe clair sur la façon de déterminer si la performance est acceptable, ce qui est essentiel.

Puis, dans la dernière partie, nous faisons valoir les conséquences réciproques. Il faut préciser cela clairement dans tout contrat imposé dans le sillage de l'arbitrage de l'OCT. C'est ce que fait le paragraphe 169.31(1)(1.4) que nous proposons.

Donc, monsieur le président, mesdames et messieurs, cet amendement a aussi été... Le ministre de l'Agriculture de la Saskatchewan a recommandé une bonne partie de ce qui est là. Il y a, parmi les nombreux groupes qui souhaitent des règles mieux définies, The Fertilizer Institute, les producteurs de grains de l'Ouest, et ainsi de suite.

Ce ne sont pas que des règles que tout le monde doit respecter, c'est aussi la façon de les mettre en oeuvre, de traiter les gens qui ont subi des torts et de déterminer comment les gens se font payer au bout du compte.

Je pense donc que tout est là, et nous sommes passés par ce processus l'année passée. Je pense que c'est une excellente occasion d'adopter ces amendements. Cela donnerait à tous les intervenants du système une idée plus claire et un cadre de travail.

**Le président:** Merci, monsieur Eyking. Il ne l'a pas lu, mais tout le monde a les amendements.

Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** Premièrement, monsieur le président, je sais que vous avez mentionné la Western Grain Elevator Association. Je précise, d'après le souvenir que je garde du témoignage, que M. Sobkovich a indiqué qu'il serait acceptable de le faire par règlement. Je pense donc qu'il faut le rappeler, ce qui a été dit dans l'exposé de la Western Grain Elevator Association. Vous pouvez vérifier le hansard, mais je suis pas mal sûr que c'est ce qu'il a dit.

Cette démarche en particulier comporte de nombreux problèmes. J'essaie juste de me souvenir, monsieur le président, du débat sur le projet de loi C-52 auquel j'ai pris part...

Je vais commencer par un des aspects, celui de la primauté de l'expéditeur, plutôt que du réseau ferroviaire. C'est une démarche problématique. Je me rappelle que la Cour suprême s'est exprimée clairement sur l'obligation du transporteur ferroviaire général, laquelle obligation n'est pas absolue, mais circonstancielle. Donc, pour se soumettre aux décisions de la cour, il faut une certaine mesure de flexibilité concernant le réseau à prendre en compte.

Je ne sais pas. Je pourrais parler de quelques autres arguments qui ont été soulevés alors, mais je dirai plutôt que la démarche du gouvernement, concernant le projet de loi C-30, c'est que les questions entourant les modalités d'exploitation sont d'ordre réglementaire. Je comprends que M. Eyking préférerait une démarche normative, fondée sur la loi. Les témoins n'étaient pas tous du même avis à ce sujet. Nous pensons que nous pouvons réaliser cela par réglementation.

Avec l'amendement G-1 adopté précédemment, nous avons maintenant des mesures plus musclées concernant les ententes de niveaux de service. Je pense que la réglementation et la loi elle-même suffiront, et c'est ce que les témoins demandaient.

C'est encore le débat qu'il y a eu pour le projet de loi Bill C-52, au comité des transports, et cela a été rejeté pour nombre d'excellentes raisons. Nous pensons que le cadre réglementaire conviendra très bien, sans ceci.

• (1725)

**Le président:** Monsieur Eyking.

**L'hon. Mark Eyking:** Merci, monsieur le président.

Sur le même sujet, j'ai ici les déclarations de la Western Grain Elevator Association, qui dit que: « Les seuils de volume peuvent contribuer à résoudre les problèmes de capacité dans une perspective macro, mais ils ne clarifient pas les relations entre un expéditeur particulier et un transporteur ferroviaire particulier. »

Ils poursuivent en disant: « Nous présumons que ce problème sera réglé par le nouvel organisme de réglementation chargé d'accroître la spécificité concernant les modalités d'exploitation dans une entente sur les niveaux de service. »

Je pense que c'est de cela qu'il est question. Il est question du service aux agriculteurs, et cela ne peut se faire que si tous les intervenants de la chaîne doivent s'y soumettre. Cet amendement énonce très clairement les ententes sur les niveaux de service et ce qui est attendu de tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement, mis à part l'agriculteur.

C'est de cela qu'il est question, monsieur le président. De service.

**Le président:** Des commentaires?

**M. Jeff Watson:** Monsieur le président, j'aimerais revenir à ce que j'ai dit précédemment. J'ai maintenant la citation sous les yeux.

M. Sobkowich a dit: « Je tiens à souligner que nous parlons de définir plus précisément 'd'exploitation' dans le processus de réglementation. » Il a poursuivi en disant: « Si le comité pense qu'il est possible de définir 'd'exploitation' d'une façon qui englobe les sanctions et les dommages-intérêts fixés à l'avance, c'est parfait. Nous pouvons alors en traiter dans le processus réglementaire. »

Ils étaient donc à l'aise avec la démarche réglementaire, pour le terme « d'exploitation ».

Merci, monsieur le président.

**Le président:** L'amendement est-il adopté?

(L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4.)

**Le président:** Nous allons faire une pause de cinq à dix minutes.

Merci.

• (1725)

\_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

• (1745)

**Le président:** Nous allons commencer.

La parole est donc à Mme Brosseau, pour l'amendement NPD-8, 6513665.

Madame Brosseau.

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** Merci, monsieur le président.

Il s'agit donc de modifier l'article 8 par adjonction, après la ligne 6, page 5, de ce qui suit:

« (1.2) L'Office peut, pour l'application de l'alinéa (1)a), fixer les modalités de l'interconnexion du trafic, y compris prévoir l'interdiction, durant des périodes précises, de supprimer de la liste certains sites de chargement de wagons de producteurs. »

Il est question d'un moratoire sur la fermeture ou la radiation de wagons de producteurs, tels que demandé par la FCA.

**Le président:** Merci, madame Brosseau.

Des commentaires sur l'amendement?

Monsieur Eyking, c'est à vous.

**L'hon. Mark Eyking:** Monsieur le président, peut-être que le secrétaire parlementaire peut répondre à ma question. Le projet de loi ne fait nullement mention de l'interconnexion du trafic. C'est probablement une bonne chose que Mme Brosseau l'ait indiqué, parce que je ne vois pas... Je l'ai lu deux fois ce week-end, monsieur le président, et je n'ai rien vu au sujet de l'interconnexion.

C'est peut-être mentionné quelque part, mais je ne sais pas où. Si ce ne l'est pas, je pense que c'est un bon endroit pour l'intégrer.

• (1750)

**Le président:** Monsieur Allen.

**M. Malcolm Allen:** Je remercie Mme Brosseau d'avoir soulevé ce point. Différents groupes — la FCA et d'autres aussi, je crois — nous ont mentionné qu'ils aimaient l'idée de l'interconnexion. Nous sommes en faveur du prolongement de la zone d'interconnexion, qui passerait de 30 à 160 kilomètres. Nous pensons que c'est une bonne disposition, et je pense que c'est aussi ce que plusieurs témoins nous ont dit.

Ce qui manquait, c'était la notion de la radiation des lignes sur courte distance. Certaines sont déjà là. Les témoins nous ont dit qu'ils voulaient s'assurer qu'elles seraient protégées jusqu'à ce que l'examen des services ferroviaires ait eu lieu, et en incluant une disposition temporaire au projet de loi, c'est ce qu'on fait. L'intention est de s'assurer qu'aucun de ces sites ne soit retiré de la liste. Peut-être qu'ils serviront à d'autres plus tard, même s'ils ne sont pas utilisés dans le moment. Ils veulent tout de même que ces sites restent disponibles. Donc, ce que ces groupes nous ont dit, c'est qu'ils ne voulaient pas en perdre en attendant l'examen des services ferroviaires. Le gouvernement a été très clair sur ses intentions d'accélérer cet examen.

Cela permettrait simplement de s'assurer que les lignes sur courte distance ne soient pas retirées de la liste. C'est ce que nous essayons de faire avec cet amendement. Cela ne durerait pas éternellement, bien sûr, puisqu'il s'agit d'une mesure temporaire. Dans deux ans, cette disposition ne serait plus valide et ce serait la fin de l'histoire. Et je suis certain que la nouvelle Loi sur les transports au Canada tiendrait compte de cela; je ne tirerai pas de conclusion hâtive, cependant. La nouvelle loi sera adoptée en temps en lieu, et les personnes concernées vont prendre les décisions en fonction des renseignements présentés ici. J'espère que mes collègues d'en face voudront s'assurer qu'aucune occasion ne nous filera entre les doigts parce que le CN ou le CP a retiré de la liste certaines lignes sur courte distance.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci.

Y a-t-il d'autres commentaires?

Monsieur Lemieux.

**M. Pierre Lemieux:** Premièrement, je signale que la loi fait bel et bien mention de l'interconnexion. Le terme « interconnexion » n'est pas employé en tant que tel, mais le paragraphe 7(1) fait référence à l'article 128 de la Loi sur les transports.

Monsieur le président, pourrais-je aussi demander aux représentants ici présents de nous parler des processus appliqués pour qu'un site soit retiré de la liste?

**M. Alain Langlois:** La loi prévoit actuellement une disposition, à l'article 151.1, qui porte sur la liste des voies où peuvent être chargés les wagons des producteurs. Cette disposition s'applique uniquement au CN et au CP.

Les deux compagnies sont tenues d'établir cette liste et elle ne peuvent retirer les voies de la liste qu'après avoir suivi un processus précis. Il n'est pas interdit que les compagnies ferroviaires retirent les voies de la liste, évidemment. Il s'agit simplement d'avertir l'industrie de leurs intentions. C'est le but de la loi actuelle.

**Le président:** D'autres commentaires au sujet de l'amendement?

Monsieur Allen.

**M. Malcolm Allen:** Je comprends les explications des représentants ministériels concernant le fonctionnement du système, que les compagnies peuvent ajouter et retirer les voies de la liste et qu'elles ont un processus à suivre.

L'idée du projet de loi est de prendre des mesures immédiates, mais temporaires. C'est pourquoi nous pensons qu'il ne faut pas qu'elles commencent à en lister, parce qu'elles ne le font pas. C'est une mesure temporaire, parce qu'il s'agit d'une disposition de réexamen.

Nous croyons que la Loi sur les transports au Canada va remédier au problème. J'en suis persuadé. Je me trompe peut-être, mais je crois bien que les personnes concernées vont tenir compte de tous les points soulevés par les différents intervenants.

J'ai bien l'impression que c'est ce qui va arriver. Nous aimerions rassurer un peu les utilisateurs des lignes sur courte distance. Ils ont le sentiment que des choses vont leur échapper, et j'essaie simplement de leur assurer que cela n'arrivera pas pour le moment. On va procéder à l'examen et on verra ensuite ce qui va en ressortir.

• (1755)

**Le président:** Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** Peut-être que nos avocats pourraient répondre à cette question, mais selon la formulation du projet de loi C-30, si on

adopte cet amendement sans modifier le paragraphe 8.(2), pour inclure le paragraphe 169.31(1.2), je crois que la mesure que vous proposez ne serait pas temporaire.

Ai-je raison, monsieur Langlois?

**M. Alain Langlois:** Oui.

**M. Jeff Watson:** Exactement. Alors ce n'est pas une mesure temporaire que vous proposez. Dans ce cas, je m'y oppose.

**Le président:** Monsieur Lemieux.

**M. Pierre Lemieux:** Pour clarifier les choses, monsieur le président, à la fin de la loi, on mentionne l'entrée en vigueur de certaines dispositions. Celles-ci abrogent des dispositions de la loi. Vous ajoutez quelque chose qui ne se trouve pas ailleurs dans la loi, alors ce ne serait pas une mesure temporaire.

**Le président:** L'amendement NPD-8 est-il adopté?

(L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4.)

**Le président:** L'article 8 est-il adopté avec dissidence?

**M. Pierre Lemieux:** Non, nous voulons un vote par appel nominal.

**L'hon. Mark Eyking:** Nous voulons un vote par appel nominal.

**Le président:** Un vote par appel nominal, monsieur le greffier.

(L'article 8 est adopté à l'unanimité.)

(Article 9)

**Le président:** Nous passons à l'amendement NPD-9, 6494473.

Madame Brosseau.

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** L'amendement se lit comme suit:

Que le projet de loi C-30, à l'article 9, soit modifié par substitution, à la ligne 16, page 5, de ce qui suit :

« est de 250 000 \$ . »

Essentiellement, nous voulons augmenter les sanctions à 250 000 \$ pour toute infraction aux cibles minimales par les compagnies ferroviaires.

Je note également que dans le document qu'il nous a fait parvenir le 4 avril, le gouvernement de la Saskatchewan réclame la même chose, et je cite:

Le gouvernement de la Saskatchewan estime aussi que les sanctions imposées aux sociétés ferroviaires lorsqu'elles n'arrivent pas à répondre aux besoins minimums en wagons doivent être portées à 250 000 \$ par jour. Les amendes perçues auprès des sociétés ferroviaires qui ne respectent pas cet objectif devraient bénéficier directement aux producteurs qui, en fin de compte, assument les coûts du système.

C'est assez éloquent. Je pense que certains témoins ont également indiqué que 100 000 \$, c'était très peu. Je sais qu'on ne peut pas s'en remettre aux sanctions pour décourager ce genre de comportement, mais je crois que beaucoup de gens ont réclamé une hausse des amendes imposées.

**Le président:** Merci, madame Brosseau.

Monsieur Zimmer.

**M. Bob Zimmer:** Nous avons mis 100 000 \$ dans la loi originale, alors nous pensons que 400 000 \$ est un montant suffisant.

Merci.

**Le président:** Monsieur Eyking.

**L'hon. Mark Eyking:** Comme on l'a dit, le ministre de l'Agriculture de la Saskatchewan voulait que la sanction soit augmentée.

J'aurais une autre question à poser. À ce jour, est-ce que les compagnies ferroviaires ont commis des infractions? Est-ce qu'un de nos témoins est en mesure de nous le dire?

**Le président:** Je ne sais pas si les représentants ministériels peuvent vous donner cette information.

Madame Duff.

**Mme Lenore Duff (directrice générale, Politique des transports terrestres, ministère des Transports):** Le ministre a indiqué la semaine dernière que les deux compagnies ferroviaires se conformaient aux exigences de volume.

**Le président:** Monsieur Watson, voulez-vous... ou est-ce que cela a répondu à votre question?

**M. Jeff Watson:** Non, je voulais parler de l'amendement brièvement, si vous me le permettez.

Pour avoir travaillé avec la Loi sur les transports au Canada depuis quelques années maintenant, je crois comprendre que la sanction de 100 000 \$ est une sanction journalière, appliquée au besoin en cas d'infraction. Mais si je me souviens bien, elle est déjà aussi beaucoup plus élevée que d'autres sanctions prévues par la loi.

Donc, on demande déjà le quadruple de la plupart des sanctions maximales en vertu de la Loi sur les transports au Canada. Ils veulent que la sanction soit non pas quatre fois plus élevée que les autres, mais bien dix fois plus élevée en ce qui concerne les compagnies ferroviaires. Est-ce que ma mémoire est bonne?

Je ne sais pas lequel de nos témoins aimerait répondre à la question.

•(1800)

**M. Alain Langlois:** Selon le régime de sanction administrative pécuniaire prévu par la loi, la sanction maximale appliquée pour 99 % des infractions est de 25 000 \$. La seule exception est appliquée dans le cas de la violation d'une entente sur les niveaux de service; dans ce cas, la sanction est de 100 000 \$. Ce serait donc une deuxième exception à la règle des 25 000 \$.

**M. Jeff Watson:** D'accord, alors si c'est accepté, ce serait 250 000 \$ par jour, et plusieurs fois.

Monsieur le président, je me demande si le comité veut adopter une position qui serait disproportionnée, je dirais, par rapport aux autres sanctions prévues par la loi. Faire passer la sanction de 100 000 \$ à 250 000 \$ par jour reviendrait à dix fois le maximum prévu par la loi en tant que telle. Il y a lieu de se demander si cette infraction est à ce point plus grave que toutes celles dont il est question dans la LTC.

Je ne suis pas certain que ce soit une bonne idée d'aller là. Je comprends l'intention derrière la proposition, par rapport à certaines circonscriptions, mais il faut voir si ce n'est pas là une sanction disproportionnée par rapport à celles prévues pour d'autres infractions très importantes.

**Le président:** D'autres commentaires?

Monsieur Eyking.

**L'hon. Mark Eyking:** Je veux simplement apporter une précision. Je sais que la représentante du ministère nous a dit qu'il n'y avait pas eu d'infraction à date, mais s'il devait y en avoir une et qu'on imposait une sanction de 100 000 \$ par jour sur cinq jours,

disons, on aurait donc un montant de 500 000 \$ — est-ce que cet argent s'ajoute aux recettes générales ou est-il remis aux producteurs qui perdent des profits?

Où va l'argent des sanctions perçues?

**M. Alain Langlois:** À l'heure actuelle, des poursuites devraient être engagées en cas d'infraction, car l'obligation est établie dans un décret en conseil émis en vertu de la loi. Le seul recours est d'intenter des poursuites, alors il faudrait que ce soit des poursuites au criminel. Si la loi devait être adoptée, le régime de sanction administrative pécuniaire établirait un barème de sanctions applicables aux compagnies ferroviaires qui contreviennent aux obligations énoncées dans le décret en conseil.

Dans les deux cas, le montant de la sanction irait au Trésor public, qu'on intente des poursuites ou qu'on applique le régime de sanction administrative pécuniaire.

**Le président:** Monsieur Eyking.

**L'hon. Mark Eyking:** Pour continuer dans la même veine, c'est comme lorsqu'on se fait prendre pour excès de vitesse: voici la contravention, vous avez tant de jours pour payer, mais vous pouvez toujours la contester en cour.

**M. Alain Langlois:** Oui.

**L'hon. Mark Eyking:** Il se pourrait donc que les procédures soient interminables. Pour 100 000 \$ par jour, cela pourrait traîner des mois ou des années, et faire travailler bien des avocats du gouvernement. C'est une possibilité. Et le gouvernement pourrait devoir déboursier plus que le montant de la sanction, en frais d'avocat notamment, si les compagnies veulent jouer dur.

**M. Alain Langlois:** Les poursuites au criminel doivent évidemment suivre les procédures des tribunaux pénaux. De fait, le régime de sanction administrative pécuniaire est davantage de nature administrative.

Le ministère imposerait une sanction administrative pécuniaire. Il existe un mécanisme d'appel auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada, un tribunal administratif. Cela devrait être plus rapide. Bien sûr, il y a un droit d'appel. Les choses sont ce qu'elles sont.

**L'hon. Mark Eyking:** Puis-je poser une dernière question?

**Le président:** Allez-y. Je ne vois pas d'autre nom sur la liste.

**M. Malcolm Allen:** Il peut y aller.

**Le président:** Oh, pardon, il prendra la parole après vous.

**L'hon. Mark Eyking:** J'essaie de comprendre la procédure. Espérons que cela n'arrivera pas, mais si cela devait arriver, est-ce que les PDG de ces compagnies seraient appelés à témoigner? Est-ce que cela pourrait se régler entre les avocats? Je veux savoir en fait si vous avez déjà passé par ce processus auparavant. Est-ce que les PDG doivent témoigner en cour?

**M. Alain Langlois:** C'est rare qu'on intente des poursuites criminelles pour ce type d'infraction. On impose des sanctions administratives pécuniaires, je ne dirais pas tous les jours, mais très souvent, en rapport avec la loi sur les transports. De telles sanctions sont appliquées pour l'ensemble de la législation.

Des sanctions de ce type sont imposées dans le secteur aérien et dans le secteur maritime. C'est souvent le mécanisme privilégié en cas d'infraction.

Il y a évidemment un processus à suivre. Il faut émettre un avis d'infraction. Il y a un processus d'appel devant le Tribunal d'appel des transports du Canada, un tribunal administratif.

C'est ce que je peux vous dire, en gros.

• (1805)

**Le président:** Monsieur Allen.

**M. Malcolm Allen:** Merci, monsieur le président.

Je remercie M. Langlois pour ces précisions sur le fonctionnement des sanctions administratives pécuniaires par rapport aux poursuites criminelles. On pourrait avancer que si la sanction est suffisamment raisonnable, il est moins probable que les compagnies décident d'aller devant les tribunaux, parce que cela pourrait leur coûter cher. Je reconnais que c'est un jugement de valeur de ma part. Je ne cherche pas nécessairement à avoir de réponse, mais c'est probablement...

Peut-être que je peux vous demander ceci. Quels sont les antécédents au ministère à ce sujet? Quand vous imposez une sanction administrative pécuniaire de 25 000 \$, est-ce que cela arrive souvent qu'on la conteste?

**M. Alain Langlois:** Ce n'est pas systématique. Cela arrive de temps à autre, mais pas systématiquement. Oui, cela arrive, mais pas toujours. C'est ce que je peux vous dire.

**M. Malcolm Allen:** Je comprends ce que disent le ministère et le secrétaire parlementaire sur l'écart considérable avec les autres sanctions. D'autres industries peuvent souffrir et demander pourquoi elles semblent moins importantes à la lumière des sanctions. Les sanctions sont très élevées dans un cas, mais pas dans l'autre. Je comprends que cette question présente des difficultés pour le gouvernement.

Mais malheureusement, le projet de loi que nous étudions ne prévoit pas d'autres sanctions. L'examen des autres sanctions permettra de décider s'il faut les augmenter ou de les diminuer.

La hauteur des sanctions est fondée et reçoit l'appui de la Saskatchewan, qui a avancé des chiffres.

Je comprends ce que le secrétaire parlementaire a dit pour le ministre des Transports sur cet écart important. C'est clair que la question présente des difficultés, mais nous sommes nombreux à appuyer ce projet de loi parce qu'il y a une crise dans l'industrie des grains. Je pense que c'est pourquoi il a été élaboré. Pour tout dire, c'est la raison pour laquelle nous sommes tous ici ce soir. Nous ne voulons pas examiner le système en entier, mais régler un problème précis.

Je comprends bien que le problème est très complexe et que les sanctions sont 10 fois plus élevées que... Ce n'est pas une déclaration politique. Mais dans ce cas précis, je pense qu'il faut prévoir des sanctions très sévères. Il existe peut-être d'autres solutions, mais c'est ce que nous offrons. Je peux comprendre que le gouvernement ne privilégie pas cette option, mais nous voulons des sanctions très sévères.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Lemieux.

**M. Pierre Lemieux:** Merci, monsieur le président.

Je rappelle simplement que les sanctions s'élèvent à 100 000 \$ par jour.

**M. Jeff Watson:** Par infraction.

**M. Pierre Lemieux:** Une modification précédente que nous avons adoptée concernant les accords de niveau de service prévoit certaines obligations pour les compagnies ferroviaires, des sanctions si elles ne respectent pas les niveaux de service, compte tenu des

conséquences que subissent les expéditeurs. Cette modification rehausse les enjeux.

**Le président:** Monsieur Dreeshen.

**M. Earl Dreeshen:** Merci.

C'est ce que je voulais mentionner à propos de la modification précédente sur les accords de niveau de service. Mais les témoignages indiquent que la question principale, c'est les relations contractuelles entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires, pas les sanctions de 100 000 ou de 250 000 \$. Bien des gens ont dit que la question n'est pas là. L'important, c'est d'avoir un projet de loi qui a du mordant et qui favorise les relations pour maintenir des volumes élevés.

• (1810)

**Le président:** Monsieur Watson, vous avez peut-être un commentaire.

**M. Jeff Watson:** Non.

**Le président:** Dans ce cas, je pense que les discussions sont terminées.

Plaît-il d'adopter l'amendement NPD-9?

(L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4.)

**Le président:** Nous passons maintenant à l'amendement NPD-10, référence 6502727.

Madame Brosseau.

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Cet amendement a été déclaré irrecevable, mais vous pouvez le défendre.

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** Merci, monsieur le président.

Cet amendement vise à modifier l'article 9 par adjonction, après la ligne 16, page 5, de ce qui suit: « (4) Le montant total des sanctions prévues au paragraphe (3) est versé dans un régime d'indemnisation à l'intention des producteurs administré par la Commission canadienne des grains. »

Je sais que cet amendement a été déclaré irrecevable, mais nous soulignons simplement qu'il importe de verser une indemnité aux agriculteurs.

**Le président:** Je précise à tous que je veux permettre des discussions les plus approfondies possible sur les amendements. Il y en a eu deux autres. Je les ai peut-être écourtées, mais nous devons éviter de le faire.

Concernant la décision, l'article 9 du projet de loi C-30 vise à modifier la Loi sur les transports au Canada pour imposer une sanction en cas de contravention au seuil de transport des grains. Cet amendement vise à verser les sanctions imposées par l'article 9 dans un régime d'indemnisation pour les producteurs, géré par la Commission canadienne des grains.

Dans l'ouvrage *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, deuxième édition, à la page 767, il est écrit: « Étant donné qu'un amendement ne peut empiéter sur la prérogative de la Couronne en matière financière, est irrecevable tout amendement qui entraîne une imputation sur le Trésor... ».

D'accord?

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** D'accord.

**Le président:** Je voulais vous permettre de présenter l'amendement, mais aussi donner la raison concernant la recommandation royale.

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** D'accord.

**Le président:** Merci beaucoup.

Nous passons donc à l'article 9.

**M. Pierre Lemieux:** Je demande un vote par appel nominal.

**Le président:** Plaît-il d'adopter l'article 9?

(L'article 9 est adopté par 9 voix contre 0.)

**Le président:** Nous passons maintenant à l'article 10.

Plaît-il d'adopter l'article 10?

(L'article 10 est adopté par 9 voix contre 0.)

**Le président:** Plaît-il d'adopter l'article 11?

(L'article 11 est adopté par 9 voix contre 0.)

**Le président:** Plaît-il d'adopter l'article 12?

(L'article 12 est adopté par 9 voix contre 0.)

**Le président:** Plaît-il d'adopter l'article 13?

(L'article 13 est adopté par 9 voix contre 0.)

**Le président:** Plaît-il d'adopter l'article 14?

(L'article 14 est adopté par 9 voix contre 0.)

(Article 15)

**Le président:** Concernant l'article 15, je répète que l'amendement G-3 est adopté et corrélatif au G-1.

Plaît-il d'adopter l'article 15 amendé? L'amendement découle du G-1.

•(1815)

**M. Malcolm Allen:** Monsieur le président, j'ai besoin d'une précision. Dites-vous que vous ne voulez pas entendre les commentaires sur l'amendement à l'article 15? Allons-nous simplement le voter comme une simple formalité?

**Le président:** L'amendement n'est pas voté, en raison du G-1. Comme je l'ai dit, l'adoption de l'amendement G-3 découle de l'adoption du G-1.

Je n'ai vu personne qui voulait en discuter, étant donné que l'amendement était déjà adopté.

Mais si vous voulez en parler...

**M. Malcolm Allen:** Peut-on expliquer...

**Le président:** Les votes sont déjà entamés...

**M. Malcolm Allen:** Je le sais et je comprends la précision, monsieur le président. J'ai peut-être mal compris au début lorsque vous avez parlé d'un amendement corrélatif. Nous pourrions peut-être prendre un instant pour que j'y jette un coup d'oeil.

Je ne suis pas en désaccord avec vous, monsieur le président; je n'oserais pas. Je comprends votre explication. Je veux simplement revenir au premier amendement de mon collègue d'en face. La

motion initiale du secrétaire parlementaire comprenait aussi une disposition de réexamen.

Il est tout à fait possible que je n'aie pas bien compris l'orientation des travaux. J'accepte votre décision, s'il est bien clair pour tous que nous votons maintenant l'article en entier tel qu'amendé. Ou est-ce plutôt l'amendement à l'article?

•(1820)

**Le président:** C'est l'article en entier tel qu'amendé.

**M. Malcolm Allen:** L'article tel qu'amendé? D'accord, je ne vais pas insister, monsieur le président. J'accepte que c'était mon devoir d'en parler plus tôt. Vous avez rempli votre devoir en nous aidant. En tant que député, il m'incombe d'exprimer mon opinion.

En effet, vous aviez dit que l'amendement était corrélatif. J'aurais dû être plus attentif. Le long voyage de lundi et le lever à quatre heures du matin y sont peut-être pour quelque chose.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Malcolm Allen:** Mais c'est un choix personnel que je dois assumer.

**Le président:** Peut-être, monsieur Allen. Faites-moi signe la prochaine fois, et je tenterai d'être un peu plus clair. Il me paraissait entendu que le processus lié à G-1 et à G-2 s'appliquait aussi pour cet amendement.

**M. Malcolm Allen:** Je comprends.

**Le président:** Ce n'est pas une critique. Je devrais peut-être vous aider un peu plus. Je suis désolé.

**M. Malcolm Allen:** Non, vous n'avez pas à vous excuser, monsieur le président. Les députés doivent être attentifs.

À bien y penser, je me rappelle avoir entendu que les amendements G-1 et G-3 sont corrélatifs, mais je n'en avais pas bien pris conscience. Comme on dit à Welland, l'inattention mène parfois à l'inaction.

**Le président:** C'est un adage plutôt universel.

**M. Malcolm Allen:** Je précise aux fins du hansard que je ne dormais pas. J'ai simplement mal compris vos propos, qui étaient bien assez clairs. Nous votons maintenant l'article modifié par l'amendement G-3.

**Le président:** En effet, nous sommes à mi-chemin.

(L'article 15 est adopté par 5 voix contre 4.)

**Le président:** Plaît-il d'adopter l'article 1?

(L'article 1 est adopté par 9 voix contre 0.)



**Le président:** Plaît-il d'adopter le titre?

**Des voix:** Oui.

**Le président:** Plaît-il d'adopter le projet de loi amendé?

**Des voix:** Oui.

**Le président:** Puis-je faire rapport du projet de loi amendé à la Chambre?

**Des voix:** Oui.

**Le président:** Le comité demande-t-il la réimpression du projet de loi?

**Des voix:** Oui.

**The Chair:** Merci aux représentants du ministère d'être venus et d'être restés parmi nous. Merci de votre témoignage.

Chers collègues, c'était mon premier projet de loi en tant que président. Merci de l'aide que vous avez fournie durant le processus. Les discussions et les précisions des deux côtés qui visaient à justifier tous les amendements ou leur caractère irrecevable étaient excellentes. C'était cela, la démocratie. Merci au comité de tout le travail accompli. Nous avons cherché à entendre le plus de témoins possible durant ces trois ou quatre jours.

Merci aux membres du comité de leur indulgence dans le cadre de ce projet de loi.

La séance est levée.





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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

---

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

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

---

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