



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

AGRI • NUMÉRO 008 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mercredi 13 avril 2016**

—  
**Président**

**M. Pat Finnigan**



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

Le mercredi 13 avril 2016

• (1540)

[Traduction]

**Le président (M. Pat Finnigan (Miramichi—Grand Lake, Lib.)):** Merci à tous de votre présence.

Nous allons débiter sans plus tarder, car nous avons déjà dépassé l'heure prévue.

Nous consacrerons aujourd'hui la première heure de notre séance au transport des grains dans les provinces de l'Ouest. Nous discuterons ensuite des travaux du comité.

Je veux souhaiter la bienvenue à M. Shawn Tupper, sous-ministre adjoint, Politiques; et à Mme Lenore Duff, directrice générale, Politique des transports terrestres.

[Français]

Bienvenue à tous.

[Traduction]

Vous avez droit à 10 minutes pour votre exposé préliminaire. Nous passerons ensuite aux questions des membres du comité.

**M. Shawn Tupper (sous-ministre adjoint, Politiques, ministère des Transports):** Merci, monsieur le président.

Je m'appelle Shawn Tupper et je suis sous-ministre adjoint responsable des Politiques à Transports Canada. Je suis heureux d'être des vôtres aujourd'hui. Je suis accompagné de Lenore Duff, directrice générale responsable de la Politique des transports terrestres au sein de ma direction. Nous allons vous entretenir aujourd'hui du Rapport d'examen de la Loi sur les transports au Canada qui a été présenté par notre ministre juste avant Noël. Nous allons traiter tout particulièrement des questions touchant le transport des grains.

Je vais débiter par quelques observations générales au sujet du rapport produit par le comité d'examen et de ses recommandations concernant le transport des grains. Je vous fournirai ensuite quelques précisions sur les résultats obtenus au sein du système de manutention et de transport des grains pour la présente année de récolte.

Aux fins du compte rendu, je vais d'abord vous lire assez rapidement mon mémoire de manière à garder amplement de temps pour vos questions et nos réponses.

Cet examen indépendant de la loi s'est amorcé en juin 2014. C'est un examen législatif qui offre au gouvernement une occasion unique d'évaluer notre système national de transport afin de déterminer comment nous pouvons articuler de façon optimale notre soutien à ce réseau qui contribue à la croissance économique de notre pays.

Le comité mis sur pied avait pour mandat de procéder à un vaste examen permettant de cibler les moyens à prendre pour que notre système de transport demeure un élément clé dans nos efforts pour soutenir la concurrence internationale, atteindre nos objectifs commerciaux et maintenir notre prospérité économique. L'examen

a été entrepris un an plus tôt que prévu dans le but de procéder à une analyse plus exhaustive du système de transport dans son ensemble, en mettant notamment l'accent sur le transport des grains. Si vous vous souvenez bien, nous venions tout juste de vivre un hiver particulièrement difficile qui faisait suite à une récolte exceptionnelle. Pendant cet hiver très froid, le système s'est pour ainsi dire retrouvé en pleine crise. Je crois que c'est ce qui a incité le gouvernement au pouvoir à devancer cette étude.

Le rapport d'examen a été rendu public par le ministre Garneau le 25 février dernier. Il est fondé sur une vaste consultation à laquelle ont participé dans les différentes régions pas moins de 354 intéressés, dont plus de 200 ont soumis un mémoire. Le ministre et Transports Canada poursuivent leurs efforts de mobilisation des différents intervenants dans le but d'élaborer un plan d'action à long terme pour les transports au Canada.

L'examen de la loi est également l'occasion d'évaluer la pertinence des mesures législatives et réglementaires touchant le transport des grains de telle sorte que le système de transport ferroviaire de marchandises dans son ensemble puisse demeurer efficient et concurrentiel.

Dans son rapport, le comité a formulé quatre recommandations touchant le transport des grains: moderniser le programme de revenu admissible maximal en prévision de son élimination d'ici sept ans; définir explicitement les « expéditeurs de wagons de producteurs » comme étant des « expéditeurs » de telle sorte que toutes les dispositions relatives à la protection des expéditeurs prévues dans la loi s'appliquent également à eux; revoir la méthode de calcul des tarifs d'interconnexion de telle sorte qu'ils deviennent compensatoires et qu'ils soient fixés chaque année; et permettre l'élimination progressive des limites d'interconnexion de 160 kilomètres dans le contexte de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain.

Le rapport renferme plusieurs autres recommandations portant sur le transport ferroviaire, le système de transport de marchandises dans son ensemble et la gouvernance de l'Office des transports du Canada qui régit tous les modes de transport, y compris le transport ferroviaire. Les enjeux liés au transport des grains peuvent donc également être touchés par certaines des mesures proposées.

Le gouvernement n'a toujours pris aucune décision concernant les recommandations formulées dans le rapport, y compris celles qui concernent la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain. Dans le cadre de l'analyse de ces recommandations que nous menons conjointement avec le ministre, nous souhaitons contribuer au maintien d'un système de transport ferroviaire efficient et efficace.

Ces décisions de portée générale seront également guidées par le mandat confié au ministre Garneau. Je vous cite à cet effet sa lettre de mandat:

Diriger, avec l'appui du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, dans le contexte de l'examen de la Loi sur les transports au Canada, un examen complet du réseau canadien de transport des grains.

Les changements importants apportés depuis 2013 et 2014 sont à l'origine de plusieurs résultats intéressants. La chaîne d'approvisionnement s'est pleinement remise des difficultés causées par la récolte record et le dur hiver de 2013-2014 et fonctionne maintenant correctement. Le volume de grains transportés est en bonne voie d'égaliser ou de surpasser cette année les niveaux records atteints l'an dernier. Selon les données disponibles à la fin de février 2016, le volume de grains expédiés à partir des silos de collecte primaires était ainsi de 8 % supérieur à celui de l'année précédente. En outre, les exportations de grains à partir des ports de l'Ouest canadien dépassaient de près de 6 % celles de l'an dernier pour la même période. Pour le mois de février 2016 seulement, le dernier pour lequel nous avons des statistiques complètes, l'expédition ferroviaire et portuaire était en hausse de 12 % et de plus de 21 %, respectivement, comparativement à février 2015. C'est notamment le résultat d'un hiver plus clément, mais aussi de conditions de fonctionnement propices pour tous les intervenants au sein du système.

• (1545)

L'industrie poursuit son évolution qui s'est amorcée avec l'élimination de la Commission canadienne du blé en 2012. Cette évolution se traduit notamment par des investissements importants comme ceux consentis pour le nouveau terminal avec parcours en boucle proposé au port de Vancouver et les nouveaux silos à forte capacité en voie de construction en Alberta.

Parallèlement à cela, les entreprises ferroviaires ont lancé de nouvelles initiatives visant à améliorer le service. À titre d'exemple, le Canadien Pacifique a mis sur pied en 2014 un programme de trains réservés offrant aux expéditeurs des garanties de service à l'égard des engagements qu'ils prennent pour certaines périodes.

Enfin, le gouvernement a créé en juin 2014 la Table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des produits de base qui offre aux expéditeurs, aux entreprises ferroviaires, aux ports, aux terminaux et aux autres partenaires une tribune pour la recherche conjointe de solutions en vue d'améliorer le rendement de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire.

Pendant que la chaîne d'approvisionnement poursuit son adaptation à un modèle de fonctionnement davantage commercial, nous pouvons observer une croissance soutenue au chapitre de la production et du transport des grains.

Le Rapport d'examen de la Loi sur les transports au Canada est le fruit de plusieurs mois de dur labeur et de vastes consultations publiques. Il vient nous rappeler à quel point les transports et la logistique sont essentiels au maintien de la performance économique et de la capacité concurrentielle du Canada.

Le ministre et Transports Canada poursuivent leurs efforts de mobilisation des différents intervenants en vue de l'élaboration d'un plan d'action à long terme de telle sorte que notre système national de transport continue à nous aider à soutenir la concurrence, à atteindre nos objectifs commerciaux et à maintenir notre prospérité économique.

L'analyse du rapport d'examen de la loi est également pour nous l'occasion de chercher des moyens de maintenir l'efficacité et la capacité concurrentielle de notre système de transport ferroviaire pour tous les produits de base, y compris les grains.

Je vous remercie de m'avoir permis de vous présenter ces quelques observations préliminaires; nous nous ferons un plaisir de répondre à toutes vos questions.

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

Nous allons débiter le premier tour de questions où chaque intervenant aura droit à six minutes. Monsieur Warkentin, vous avez la parole.

**M. Chris Warkentin (Grande Prairie—Mackenzie, PCC):** Je vous suis reconnaissant d'avoir bien voulu être des nôtres aujourd'hui pour discuter de cet enjeu fort important.

La Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain comportait différentes dispositions dont un certain nombre vont cesser de s'appliquer cet été. Il s'agit notamment des dispositions touchant l'interconnexion. Quelles autres mesures prévues dans la loi ne seront plus en vigueur à compter de l'été qui vient?

**Mme Lenore Duff (directrice générale, Politique des transports terrestres, ministère des Transports):** Toutes les dispositions du projet de loi C-30 vont arriver à échéance en même temps. La définition des conditions d'exploitation, l'interconnexion, les exigences relatives à la quantité minimale de grain et... je n'arrive pas à me souvenir de l'autre.

Pour leur part, les dispositions modifiant la Loi sur les grains du Canada relativement aux contrats et les exigences réglementaires en matière de données demeurent en vigueur.

Il me manque seulement le dernier élément.

**M. Chris Warkentin:** Il y a donc plusieurs dispositions qui vont cesser de s'appliquer cet été.

**M. Shawn Tupper:** Il semblerait que toutes les dispositions vont arriver à échéance, sauf les deux que ma collègue vous a mentionnées.

**M. Chris Warkentin:** Dans le cadre de cet examen qu'il a entrepris, le ministre a indiqué qu'il mènerait cet été des consultations additionnelles qui pourraient s'étendre sur plusieurs mois. En conséquence, nous ne nous attendons pas à ce qu'une nouvelle loi puisse être présentée avant l'automne. Avez-vous une idée du moment où le projet de loi découlant de cet examen pourrait être déposé à la Chambre?

**M. Shawn Tupper:** Le ministre veut s'assurer de bien prendre en compte le point de vue des différents intéressés quant au contenu du rapport et aux recommandations qu'il renferme. Il compte ensuite adresser ses propres recommandations au gouvernement à l'automne de telle sorte que l'on puisse faire le point sur la suite des choses.

**M. Chris Warkentin:** Est-il techniquement possible pour le gouvernement de maintenir en vigueur, sans recourir à un projet de loi, les dispositions de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain d'ici à ce qu'une nouvelle loi soit adoptée dans la foulée de cet examen?

**M. Shawn Tupper:** Je ne peux pas vous dire ce que le gouvernement compte faire.

**M. Chris Warkentin:** Non, je comprends tout à fait.

**M. Shawn Tupper:** Il était prévu au départ dans la loi que l'application de ces dispositions pourrait être prolongée, et le gouvernement s'emploie activement à déterminer ce qu'il va faire à ce sujet.

**M. Chris Warkentin:** Il y a donc une disposition qui permettrait qu'un décret...

**M. Shawn Tupper:** C'est effectivement ce qui est prévu dans la loi en vigueur.

**M. Chris Warkentin:** Pour ce qui est des dispositions en matière d'interconnexion, nous avons pu entendre le point de vue de la vaste majorité des groupes de producteurs spécialisés qui ont recours aux services ferroviaires pour le transport de leurs produits de base. Ils se demandent vraiment ce qui va se passer si ces dispositions cessent de s'appliquer. Avez-vous des résultats de recherche ou des statistiques concernant l'utilisation de l'interconnexion depuis sa mise en oeuvre? Est-ce que le ministère compile des statistiques à ce propos, ou est-ce que vous avez accès à des données semblables?

• (1550)

**Mme Lenore Duff:** Le ministère n'a pas de statistiques à ce sujet. Il s'agit d'arrangements commerciaux entre les entreprises ferroviaires et les expéditeurs. D'après ce qu'ont pu nous dire certains expéditeurs et suivant les indications en provenance de l'Office des transports, il semblerait que le recours à l'interconnexion soit plutôt limité.

**M. Chris Warkentin:** Vous rappelez-vous d'une poursuite judiciaire qui aurait traîné en longueur relativement aux dispositions de la loi touchant l'interconnexion?

Êtes-vous au fait de cette poursuite?

**Mme Lenore Duff:** Voulez-vous dire que c'était en lien avec le maintien en vigueur des dispositions touchant l'interconnexion?

**Mr. Chris Warkentin:** Non, désolé, cela concernait plutôt l'application même de ces dispositions.

**Mme Lenore Duff:** Je ne suis pas au courant.

**M. Chris Warkentin:** C'est bien. Je crois que certains ont laissé entendre que plusieurs expéditeurs ont préféré attendre que cette poursuite soit réglée pour se prévaloir des dispositions en question.

C'est une bonne chose à savoir. La Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain offre notamment au gouvernement la possibilité de fixer une quantité minimum de grains que les entreprises ferroviaires doivent transporter pendant une période donnée.

J'espère bien que les Prairies connaîtront cet automne une récolte exceptionnelle. Comme beaucoup d'autres, je m'interroge vraiment au sujet de la capacité de réaction du gouvernement en cas de récolte record et de conditions météorologiques difficiles au cours de la prochaine année, si une nouvelle loi n'est pas adoptée pour remplacer les dispositions existantes.

Je présume que cette disposition fait partie de celles dont le gouvernement pourrait prolonger l'application par décret. Est-ce bien le cas?

**Mme Lenore Duff:** Oui. Pour compléter ce que je disais tout à l'heure, la quatrième disposition qui me manquait parmi celles qui vont arriver à échéance est celle touchant l'indemnité prévue par la loi.

**M. Chris Warkentin:** Tout à fait, et dans tous ces cas, il est possible pour le gouvernement de promulguer un décret pour que les dispositions demeurent en vigueur pendant une certaine période.

**Mme Lenore Duff:** C'est exact. C'est un tout: elles vont toutes arriver à échéance ou seront toutes maintenues.

**M. Chris Warkentin:** Il n'est donc pas possible pour le gouvernement d'en choisir seulement certaines; c'est tout ou rien.

**Mme Lenore Duff:** C'est bien cela.

**M. Chris Warkentin:** Voilà qui nous éclaire beaucoup. Je vous remercie pour vos réponses.

**Le président:** Merci, monsieur Warkentin, et merci, monsieur Tupper.

[Français]

Monsieur Breton, vous avez six minutes.

**M. Pierre Breton (Shefford, Lib.):** Je vous remercie beaucoup de votre présence et de vos propos sur le transport du grain.

À la suite du rapport, a-t-on entrepris un processus de consultation des gens du milieu? Le cas échéant, en quoi consiste-t-il? J'aurai des sous-questions par la suite.

[Traduction]

**M. Shawn Tupper:** Nous venons tout juste de transmettre nos recommandations au ministre quant à la forme que pourrait prendre ce processus, et il fera sous peu une annonce à ce sujet. Rien n'a encore été rendu public, mais il y a effectivement un plan en vue de poursuivre cet effort de mobilisation.

[Français]

**M. Pierre Breton:** Il n'y a donc pas eu de consultation du secteur agricole jusqu'à maintenant. Est-ce bien cela?

**M. Shawn Tupper:** On n'a pas encore annoncé le processus. Il faudra attendre un peu pour cela.

**M. Pierre Breton:** D'accord.

Jusqu'à maintenant, y a-t-il eu des commentaires de l'industrie concernant le rapport? Pouvez-vous nous en parler?

**M. Shawn Tupper:** Hier et aujourd'hui, mon collègue a participé à des réunions avec différents représentants du secteur. Ils ont fait des commentaires et donné leurs points de vue, ce qui nous a aidés à informer le ministre.

**M. Pierre Breton:** D'accord.

Pouvez-vous nous parler aujourd'hui de ce que ces gens ont dit?

**M. Shawn Tupper:** Je ne peux pas parler de cela.

**M. Pierre Breton:** D'accord.

On a parlé plus tôt de capacité. Comment anticipez-vous l'augmentation de la capacité en matière de transport du grain au pays?

• (1555)

[Traduction]

**M. Shawn Tupper:** Est-ce que je vous laisse répondre à cette question?

**Mme Lenore Duff:** Vous parlez de capacité accrue pour le transport des grains?

[Français]

**M. Pierre Breton:** Oui.

[Traduction]

**Mme Lenore Duff:** Comme Shawn l'indiquait tout à l'heure, des initiatives ont été menées en vue d'accélérer le transport ferroviaire des grains. Nous suivons la situation du transport par rail et par voie portuaire au fil des semaines, et tout indique que la performance a été très bonne cet hiver. Nous dépassons les niveaux atteints l'an dernier, tant pour ce qui est de l'exécution des commandes de wagons qu'au chapitre des volumes généraux de transport.

Je crois que l'on peut affirmer que le système actuel fonctionne bien. Je ne dis pas qu'il n'y a pas certaines choses à améliorer, mais le fonctionnement d'ensemble est aussi satisfaisant que ce qu'on a pu observer au cours des 10 dernières années.

[Français]

**M. Pierre Breton:** Concernant les investissements en infrastructures dans le secteur ferroviaire, j'aimerais savoir comment la modernisation des wagons ou des trains peut contribuer à l'amélioration de notre système. Par exemple, nos infrastructures actuelles sont-elles en mesure de soutenir tous ces nouveaux investissements, cette modernisation des wagons pour le transport?

[Traduction]

**M. Shawn Tupper:** Je pense que nous souhaitons bien analyser cet examen de la loi afin de pouvoir dégager des priorités qui guideront les différents investissements que le gouvernement pourra faire dans le secteur ferroviaire. Je dirais que nous avons encore du chemin à faire pour en arriver là.

Le gouvernement a clairement indiqué que les investissements dans les infrastructures sont prioritaires. On a d'ailleurs annoncé dans le dernier budget un assez large éventail d'investissements de la sorte. Aucune de ces annonces ne visait précisément le secteur ferroviaire. Comme je le disais, notre processus d'analyse nous permettra d'y voir plus clair quant aux mesures que le gouvernement voudra prendre en fonction des priorités qui seront ainsi établies.

[Français]

**M. Pierre Breton:** Merci beaucoup.

**Le président:** Madame Brosseau, vous avez la parole pour six minutes.

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

Je tiens à remercier les témoins. Je suis vraiment heureuse que nous fassions une étude sur le transport du grain au Canada.

Il y a quelques années, mon collègue M. Shipley et moi-même avons participé à l'étude du projet de loi C-30 au sein du Comité. Les producteurs faisaient face à des pertes de revenu énormes lorsque la marchandise ne pouvait pas être livrée par voie ferroviaire. Il fallait agir. Il y a eu au sein du Comité un consensus parmi les trois partis, ce qui était fort intéressant.

J'espère que le Comité sera de nouveau prêt à faire une étude de ce genre, de façon à fournir un rapport assorti de recommandations au ministre des Transports ainsi qu'au ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, qui ont tous deux la responsabilité de gérer cette situation.

[Traduction]

Dans le rapport, il y a quatre recommandations, et il semblerait que le ministre puisse procéder par décret pour que ces dispositions demeurent en vigueur. Je pense qu'il faudrait également qu'une motion soit déposée à la Chambre.

Est-ce bien la séquence des événements — un décret, puis une motion en chambre?

**M. Shawn Tupper:** C'est exact.

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** Parfait.

J'ai pu discuter avec de nombreux intervenants dont certains sont ici présents. J'ai eu le plaisir de rencontrer cette semaine mes collègues albertains représentant les producteurs de grain, de canola, de légumineuses et d'orge. Ils sont plusieurs à dire qu'il est vraiment primordial de conserver le revenu admissible maximal. Le rapport recommande un mécanisme différent.

Pouvez-vous nous dire comment vous entrevoyez la modernisation du Programme de revenu admissible maximal?

**M. Shawn Tupper:** La possibilité de rencontrer les représentants du secteur tout en consultant un plus large éventail d'intervenants nous permet d'interpréter l'orientation du rapport et les recommandations qui s'y trouvent de manière à bien équilibrer toutes les composantes du système. Nous devons prêter une oreille attentive aux réactions des différents intéressés relativement aux recommandations formulées dans le rapport afin de pouvoir comprendre comment nous pouvons en arriver à un tel équilibre.

Pour que le système puisse fonctionner efficacement, je pense qu'il faut surtout veiller à ce que toutes les parties s'acquittent de leurs responsabilités. Pour ce faire, nous devons savoir ce que les gens pensent des recommandations formulées de sorte que leur contribution puisse guider le ministre dans les choix qu'il aura à faire quant à ce processus de modernisation.

● (1600)

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** L'interconnexion est très importante. J'ai parlé à différents agriculteurs, qui m'ont dit que la limite pourrait même être supérieure à 160 kilomètres, parce qu'ils produisent des grains extraordinaires, de calibre mondial, et que nous avons toutes sortes d'accords commerciaux qui permettraient aux agriculteurs du pays d'exporter leurs produits, mais s'ils n'arrivent pas à les exporter, ils ne font pas d'argent. Ces grains ne seront pas transformés ni utilisés ici, ils ne deviendront pas des produits à valeur ajoutée ici, ils sont strictement destinés à l'exportation. L'interconnexion est donc très importante.

Pouvez-vous peut-être expliquer aux députés en quoi consiste l'interconnexion, parce que je sais que c'est un concept nouveau pour certains membres du Comité. J'aimerais savoir si vous avez entendu le même son de cloche que moi, sur l'importance de l'interconnexion pour beaucoup d'agriculteurs vivant près de la frontière.

**M. Shawn Tupper:** Absolument. Je peux confirmer que nous avons nous aussi entendu beaucoup de parties différentes nous parler de l'importance de l'interconnexion pour elles. Nous avons entendu divers points de vue sur la limite jusqu'à laquelle nous pourrions repousser les règles sur l'interconnexion.

Il est clair que ce sera un enjeu. Je pense qu'au cours des prochains mois, nous voudrions vraiment bien comprendre à quel point et comment l'interconnexion est utilisée pour bien évaluer à quel point les parties en profitent.

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** Nous n'avons pas de données à ce sujet, n'est-ce pas? Le gouvernement ne compile pas de données sur le sujet.

**M. Shawn Tupper:** Je pense que c'est l'une des raisons pour lesquelles nous tenons à mener des consultations en bonne et due forme pour rassembler toute l'information et non seulement des données empiriques. Je pense que nous voulons que les gens nous disent comment ils l'utilisent pour que nous puissions prendre des décisions éclairées ensuite.

Pour ce qui est de la façon dont l'interconnexion fonctionne, je vais demander à ma spécialiste de vous répondre.

**Mme Lenore Duff:** Grâce à l'interconnexion, les expéditeurs captifs ont accès à une autre compagnie de chemin de fer. Il y a des points d'échange désignés auxquels la première compagnie de chemin de fer transporte la marchandise à un tarif réglementé (actuellement, la limite est de 160 kilomètres) et la remet à l'autre compagnie avec laquelle l'expéditeur a un contrat.

Cette disposition permet essentiellement l'accès à une autre compagnie de chemin de fer. Elle permet le transfert, et il y a également une disposition dans la loi qui permet aux utilisateurs du système de transport de négocier en sachant que cette possibilité existe.

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** J'ai une question à vous poser sur les pénalités. Quand les expéditeurs sont en retard, ils s'exposent à une pénalité, alors que les compagnies de chemin de fer ne sont pas pénalisées quand le grain ou les wagons sont en retard, n'est-ce pas?

Les expéditeurs sont pénalisés, contrairement aux grandes compagnies, même si elles ont des jours, des semaines ou des mois de retard.

**Mme Lenore Duff:** Ce sont des ententes commerciales. La loi ne prévoit de pénalité pour ni l'une ni l'autre des parties. Ce sont des relations commerciales entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs.

En vertu du projet de loi C-30, Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grains (c'est la disposition que j'ai oublié de mentionner quand j'ai dit qu'il y en avait quatre), la disposition compensatoire qui a été ajoutée permet aux expéditeurs de réclamer le remboursement des dépenses engagées en cas de défaillance du service ferroviaire. Cette disposition a été ajoutée au projet de loi.

**Le président:** Merci, madame Duff. Le temps est écoulé.

Nous allons maintenant entendre M. Drouin.

[Français]

Vous disposez de six minutes.

[Traduction]

**M. Francis Drouin (Glengarry—Prescott—Russell, Lib.):** Merci, monsieur le président. Je remercie les témoins d'être ici.

J'ai moi aussi rencontré divers intervenants inquiets de l'expiration de certaines dispositions du projet de loi C-30.

Je tiens toujours compte du besoin d'une plus grande prévisibilité. Nous sommes en train de mener des consultations au Canada sur la ratification ou non du PTP. Je me dis toujours, et j'entends divers intervenants me dire la même chose, qu'il doit y avoir une plus grande prévisibilité dans le système.

Comment pouvons-nous accroître la prévisibilité dans le système et quelle serait l'incidence des recommandations contenues dans le rapport à cet égard?

**M. Shawn Tupper:** Je crois que l'un des principaux éléments de ce rapport, c'est qu'il met assez bien l'accent sur la nécessité de disposer de bonnes données. J'occupe ce poste depuis un an, et je

pense que c'est une chose sur laquelle nous essayons de nous concentrer au ministère, pour pouvoir mieux comprendre ce qui se passe dans le système, où il y a de la congestion et où nous pourrions améliorer la fluidité.

Honnêtement, je pense que l'une des principales leçons à tirer de la crise du grain, c'est que nous avons été pris de court. Nous n'avions pas les données dont nous avons besoin. Je pense que ce rapport fait état, à juste titre, du fait que nous devons essayer de rassembler des données afin de mieux prévoir et comprendre les pressions dans le système, et j'espère que cela augmentera la prévisibilité.

• (1605)

**M. Francis Drouin:** M. Warkentin a mentionné les statistiques sur l'interconnexion.

Y a-t-il une raison pour laquelle le gouvernement n'a pas exigé de rapports à cet égard, ou pourrait-il obliger l'industrie à déclarer des chiffres sur l'interconnexion? En ce moment, nous ne disposons que de données empiriques de divers intervenants, n'est-ce pas?

**M. Shawn Tupper:** Effectivement.

**M. Francis Drouin:** Le ministère pourrait-il demander des rapports aux membres de l'industrie sur l'interconnexion, pour que nous puissions prendre une décision éclairée ou...?

**M. Shawn Tupper:** Je n'étais pas là pendant la crise. Je ne sais pas trop si ou pourquoi il a été décidé d'inclure ou non cette exigence.

**Mme Lenore Duff:** J'étais là pendant la crise. Il y a un règlement qui régit l'information en matière de transport, et il a été bonifié lorsque le projet de loi a été adopté.

Il n'y a jamais eu d'exigences de rapports sur l'interconnexion. Ces relations entre les compagnies de chemin de fer sont considérées comme des relations commerciales. Certaines sont assujetties à des dispositions législatives, mais d'autres sont prises sur une base volontaire. Par exemple, le CN et le CP s'interconnectent au-delà des exigences réglementaires.

En fait, la limite est passée de 30 à 160 kilomètres. Aucune autre modification n'a été apportée pour recueillir des données. Cela ne faisait pas partie de la loi.

**M. Shawn Tupper:** Si vous me permettez d'intervenir très rapidement, une des activités de la Table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des produits de base consiste à rassembler les parties et à favoriser le dialogue. C'est le pouvoir de mobilisation du gouvernement fédéral que de rassembler les parties pour susciter ce genre de conversations et mieux comprendre ces interactions. Je pense que cette table ronde nous offre l'occasion de mieux comprendre comment le système fonctionne et quelles sont les interactions entre les parties.

**M. Francis Drouin:** Je suis content de l'entendre, parce que l'une des choses qui m'empêchent de dormir la nuit, c'est le besoin de prévisibilité dans la chaîne d'approvisionnement pour que les produits de la ferme parviennent aux consommateurs. D'après bien des conversations que j'ai eues, les gens du milieu ne semblent pas entendre beaucoup parler de discussions, mais si nous les suscitons, j'espère que le résultat sera favorable en bout de ligne, particulièrement pour les agriculteurs. Je crois vraiment que ce sera important compte tenu de la croissance exponentielle que la demande alimentaire connaîtra au cours des 30 prochaines années.

Si nous laissons cette disposition expirer, le ministère a-t-il analysé ce qu'il adviendra de l'industrie du grain?

**Mme Lenore Duff:** Je suppose que la réponse brève à cette question est non. Les exigences relatives au volume n'ont pas été utilisées depuis mars 2015, moment où le système est revenu à la normale, elles ne sont donc pas un enjeu. Les dispositions compensatoires disparaîtraient, mais elles sont très rarement utilisées. Pour ce qui est de l'interconnexion, comme je le dis souvent, nous n'avons pas beaucoup de moyens de savoir à quel point elle est utilisée. Le règlement relève de l'agence. C'est elle qui doit suivre la situation.

Nous nous attendons à un retour à la normale dans le système. Ce sont des dispositions temporaires qui ont été mises en place pour remédier à des circonstances particulières. Nous ne nous attendons pas à ce que le système soit bien différent de ce qu'il était deux ans auparavant.

**M. Francis Drouin:** D'accord, merci.

Merci, monsieur le président.

[Français]

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

[Traduction]

Pour le second tour, chaque intervenant aura six minutes.

Madame Lockhart.

**Mme Alaina Lockhart (Fundy Royal, Lib.):** Je vais poursuivre dans la même veine.

Pouvez-vous revenir à ce que vous disiez?

**Le président:** Oui.

**Mme Alaina Lockhart:** Le projet de loi C-30 contient des dispositions sur l'indemnisation, l'interconnexion...

Quelles étaient les autres dispositions?

**Mme Lenore Duff:** Il y a celles sur le volume minimal de grain et les définitions des conditions d'exploitation contenues dans les accords sur les niveaux de service.

**Mme Alaina Lockhart:** Je comprends de votre mémoire que ces dispositions ont été proposées juste après une saison de forte croissance, où il y avait un influx important de grains, n'est-ce pas?

Expliquez-nous simplement la teneur de chacune de ces dispositions.

•(1610)

**Mme Lenore Duff:** Le volume minimal de grain a été mis en place pour accélérer le transport du grain jusqu'aux ports. Nous enregistrons alors des récoltes record, supérieures de 30 % à la moyenne, après un hiver particulièrement froid, si bien que les trains devaient circuler à vitesse réduite en convois plus courts. Un volume minimal a donc été prescrit pour que les compagnies de chemin de fer transportent le grain jusqu'au marché.

Le prolongement des distances d'interconnexion pour tous les produits de base dans les trois provinces des Prairies, en raison de l'énorme récolte et des retards dans le transport du grain, visait à stimuler la concurrence. En gros, les expéditeurs pouvaient ainsi avoir accès à d'autres chemins de fer pour transporter leur grain.

La définition des conditions d'exploitation prescrites dans les accords sur les niveaux de service visait à clarifier quelles conditions de l'accord pouvaient être soumises à l'arbitrage, de manière à favoriser le recours aux accords sur les niveaux de service, qui sont entrés en vigueur suite à l'examen des services de transport ferroviaire des marchandises mené un an auparavant et qui, je crois, étaient sous-utilisés.

Les dispositions d'indemnisation permettaient aux expéditeurs de réclamer une indemnité pour tout non-respect du niveau de service convenu, parce qu'ils se plaignaient du fait que les compagnies de chemin de fer ne respectaient pas leurs obligations de service, que cela leur occasionnait des coûts et qu'ils devaient être indemnisés pour cela. Ainsi, les compagnies de chemin de fer ont été autorisées à inclure à leurs contrats et à leurs transactions avec les expéditeurs des dispositions afin de pouvoir imposer des pénalités pour les wagons libérés en retard. De même, les expéditeurs lésés pouvaient réclamer le remboursement des dépenses engagées si les wagons leur étaient parvenus en retard et qu'ils avaient dû payer du personnel, qui était finalement resté à ne rien faire.

**Mme Alaina Lockhart:** Vous avez dit « tous les produits de base » dans les Prairies, mais vous voulez parler des produits du grain, n'est-ce pas?

**Mme Lenore Duff:** Non, je veux bel et bien dire tous les produits de base.

**Mme Alaina Lockhart:** Tous les produits de base? Très bien.

**Mme Lenore Duff:** Dans les trois provinces des Prairies.

**Mme Alaina Lockhart:** Cela comprend la potasse et tout le reste?

**Mme Lenore Duff:** Oui, tout.

**Mme Alaina Lockhart:** Très bien.

Comment le projet de loi C-30 a-t-il été accueilli par le milieu agricole à l'époque? Les agriculteurs étaient-ils contents des résultats?

**Mme Lenore Duff:** Je pense que oui.

**Mme Alaina Lockhart:** Nous devons maintenant le réviser, et nous avons dit avoir parlé à divers intervenants, entre autres. En sommes-nous au même point dans le temps? Cette disposition venait répondre à des besoins très particuliers. Avons-nous surmonté ces difficultés? Sommes-nous satisfaits? Est-ce l'écho que vous recevez des membres de l'industrie ou souhaitent-ils encore certaines dispositions?

**Mme Lenore Duff:** Je crois qu'on peut dire qu'ils souhaitent encore certaines dispositions.

Mais pour ce qui est de l'objectif des dispositions sur le volume, qui était de transporter une récolte particulièrement abondante, je pense que le but a été atteint. Selon les paramètres normaux que nous surveillons, le système est revenu à la normale en un peu plus d'un an. C'est ce à quoi on s'attendait et c'est ce qui est arrivé.

**Mme Alaina Lockhart:** Ces dispositions visaient donc à remédier à un problème à court terme. Depuis, y a-t-il d'autres choses qui sont arrivées pour moderniser le système de transport et réduire les risques que ces dispositions visaient à atténuer au départ?

**Mme Lenore Duff:** Je pense que le système croît et évolue. C'est un système commercial, et les diverses parties investissent pour l'améliorer. Les compagnies de chemin de fer investissent pour améliorer leurs affaires, et les expéditeurs font de même.

Shawn en a donné quelques exemples qui montrent que le secteur est en santé et qu'il y a beaucoup d'investissements qui sont faits. C'est un bon indicateur de la santé et de la rentabilité d'un secteur. Les dirigeants de ces entreprises seraient probablement mieux placés que nous pour vous parler des investissements mesurables qu'ils ont faits et de la façon dont ils améliorent le système.



•(1615)

**M. Shawn Tupper:** Je pense que nous en retenons qu'il faut comprendre le système dans sa globalité et l'interconnectivité qui lui est propre.

Depuis 8 ou 10 ans, le Canada a beaucoup progressé grâce à son programme de portes d'entrée et de corridors, parce qu'il articule le besoin de voir le système de transport comme un tout et de comprendre où se trouvent les points de pression dans le portrait général quand des marchandises passent du train au camion ou du camion au train ou au bateau. Je pense que c'est la perspective que le rapport nous donne, pour réfléchir à la version 2.0 de ce tout, en fonction de la façon dont nous comprenons le commerce dans les corridors au pays et... [Note de la rédaction: *inaudible*]

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

Nous allons donner la parole à M. Shipley pour six minutes.

**M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC):** Merci, monsieur le président. Je partagerai peut-être mon temps avec M. Warkentin si j'épuise mes questions.

Pour commencer, j'aimerais faire quelques observations. La plupart de mes questions s'adresseraient aux responsables des politiques, donc elles ne s'adressent pas vraiment à vous.

J'aimerais récapituler un peu pour que les membres du Comité comprennent vraiment l'importance de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain. Quand cette loi a été adoptée, il n'y avait pas que les problèmes importants du transport du grain depuis la ferme, pour ceux qui avaient des grains particuliers. Pour certains grains, le transport se faisait comme voulu, mais pour d'autres, qui étaient déjà vendus, il y avait impasse. Au Comité, nous voulions aussi veiller à ce que les agriculteurs ne passent pas impunément devant tous les autres expéditeurs, parce qu'il y a aussi la foresterie, les mines, les minéraux, l'énergie et les engrais.

Ainsi, la Loi sur les grains du Canada a été adoptée en coopération avec les autres expéditeurs et après une vaste consultation. C'était intéressant, et évidemment, nous avons appris des choses, notamment que le problème n'était pas unique au grain. Cette loi a suscité beaucoup de discussions, particulièrement au Comité de l'agriculture, sur la façon dont nous allions améliorer la Loi sur les grains.

Quand je regarde les dispositions qui expireront bientôt, la date butoir me semble imminente. Juillet n'est pas bien loin. Le temps où il faisait -20° semble déjà bien loin, mais il ne l'est pas beaucoup quand on pense à la façon dont les lois fonctionnent. Si nous laissons ces dispositions expirer... Je mets le comité en garde contre cela, et j'avise le gouvernement que ce n'est pas possible. Nous ne pouvons pas laisser tomber ces dispositions sans rien faire. Nous reviendrions à la situation dans laquelle nous nous trouvions avant l'adoption de la Loi sur les grains. Si une date a été associée à ces dispositions, c'est parce que la Loi sur les transports devait être revue, et le Comité a convenu de prendre des dispositions jusque-là.

Il y a une question que je pourrais vous poser, toutefois. Je vous ai fait part de mes observations. Je sais que nous comprenons tous, d'après les commentaires que j'ai entendus à la table, l'importance de rétablir cette protection. Nous sommes nombreux à avoir entendu beaucoup de producteurs inquiets des quatre ou cinq principaux problèmes qui se dégagent du rapport, et je pense que le Comité doit les appuyer et renforcer les protections dont ils nous parlent.

Il y a probablement quelque chose que je ne comprends pas bien, mais l'une des recommandations consisterait à remplacer le terme « expéditeurs de wagons de producteurs » par « expéditeurs » tout

court. Je me demande en quoi cela changerait leurs droits si l'on éliminait l'idée des « wagons de producteurs » pour que tous les « expéditeurs » aient les mêmes droits. Aidez-moi à comprendre.

**Mme Lenore Duff:** Je suppose que je dirais — et ce sont les mots de la recommandation — que de notre point de vue, les expéditeurs de wagons de producteurs et les expéditeurs seraient traités de la même façon aux termes de la Loi sur les transports du Canada, mais c'est une question juridique. Il faut veiller à ce que les expéditeurs de wagons de producteurs soient définis comme des « expéditeurs » au titre de la loi. Selon la loi, les expéditeurs sont l'entité qui a accès aux protections prescrites par la loi.

•(1620)

**M. Bev Shipley:** C'est juste. Alors, il est évident que l'expiration de ces dispositions exposerait de nouveau les expéditeurs producteurs à un manque de protection à l'égard des pénalités.

Je vais céder la parole à mon collègue.

**Le président:** Vous avez une minute.

**M. Chris Warkentin:** D'accord.

Je vais continuer dans la même veine. Cela a toujours été un défi pour ceux qui remplissent des wagons de producteurs: déterminer qui a les pouvoirs et qui a les droits. Est-ce la personne qui a commandé les wagons ou est-ce l'expéditeur, soit l'agriculteur?

Manifestement, la solution serait que l'agriculteur ou le groupe de producteurs expéditeurs se voit attribuer tous les droits et toutes les responsabilités d'un expéditeur à part entière. Cette possibilité est expliquée dans la recommandation. Est-ce là votre interprétation?

**Mme Lenore Duff:** C'est mon interprétation de la recommandation: on craint que les expéditeurs de wagons de producteurs n'aient pas accès aux mêmes dispositions que les autres expéditeurs aux termes de la loi, et ce doit être précisé. Oui.

**M. Chris Warkentin:** Oui. Il y a beaucoup de frustration, non seulement par rapport aux droits, mais pour tout ce qui concerne la communication. Donc bien souvent, les personnes qui sont chargées de l'expédition elle-même n'ont pas le droit de recevoir toute l'information sur les raisons pour lesquelles les wagons arrivent en retard ou pourraient ne pas arriver du tout. Cela crée une énorme frustration. Nous devons absolument faire tout en notre pouvoir pour accroître le pouvoir des agriculteurs et des producteurs en tant qu'expéditeurs, lorsqu'ils se regroupent pour remplir des wagons de producteurs.

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

Nous allons maintenant donner six minutes à M. Longfield.

**M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.):** Je vous remercie de tous ces détails et de cette conversation. Comme je l'ai déjà mentionné avant le début de la séance officielle, je viens de Winnipeg. J'ai travaillé en hydraulique dans les terminaux de Prince Rupert et de Thunder Bay. Quand je constatais des problèmes hydrauliques, je voulais me rendre sur place pour faire la vendange d'huile nécessaire ou quoi que ce soit d'autre.

En ce qui concerne nos terminaux et notre capacité, en raison du changement climatique, le niveau des Grands Lacs baisse, et il y a désormais des envois incomplets sur la Voie maritime, parce que les bateaux ne peuvent pas prendre de charge pleine à Thunder Bay. Je sais, pour avoir lu le rapport, que la plupart de nos grains passent par les terminaux de l'Ouest, mais examinons un peu la situation de l'Ontario.

Il y a, à Guelph, la Guelph Junction Railway, l'un des trois chemins de fer constitués sous le régime de la loi fédérale au Canada. Il y a le CN, le CP et la Guelph Junction Railway. Nous avons 37 kilomètres de voie ferrée entre les deux principaux services ferroviaires du Canada, et nous desservons le port de Hamilton, ainsi que le port de Toronto.

Je ne veux pas sembler alarmiste, mais qu'arrivera-t-il si le changement climatique se poursuit tel que nous l'observons? Avez-vous analysé les risques associés à l'utilisation du réseau ferroviaire jusqu'au port de Thunder Bay, par rapport aux risques associés à l'utilisation des chemins de fer plus à l'est et peut-être d'une partie de notre infrastructure dans l'Est du Canada?

**M. Shawn Tupper:** Vous faites le lien avec ma dernière observation sur notre version 2.0 du réseau, pour laquelle nous devons nous demander comment orienter la prochaine mouture du programme des portes d'entrée et des corridors. Je pense que c'est exactement l'orientation que nous devons prendre, et c'est pourquoi je pense que l'aspect des données sera si essentiel à l'avenir.

Il faut vraiment comprendre quelle est notre capacité dans le système, où elle est rendue, examiner quels sont les taux d'utilisation, puis faire en sorte que nous investissions ce qu'il faut dans ces corridors pour obtenir... Pour l'agriculteur qui vit en plein centre du pays, tout ce qui compte, c'est de pouvoir expédier ses produits vers le marché, et nous devons trouver la façon la plus efficace de le faire. C'est pourquoi j'estime que les données et l'investissement seront vitaux, et c'est pourquoi le ministre a confié au ministère la responsabilité de commencer à réfléchir à des recommandations.

Pour la suite des choses, je pense qu'il sera essentiel d'axer nos consultations sur notre capacité, pour bien la comprendre (en quoi elle consiste, où elle se trouve) et déterminer comment nous pouvons investir en prévision de l'avenir, à la lumière des pressions que nous prévoyons.

**M. Lloyd Longfield:** Très bien. J'espère que nous aurons l'occasion de discuter davantage du changement climatique lors de séances futures. Que signifie l'allongement de la saison des grains pour nos cultures? Les légumineuses sont en hausse, le blé est en baisse. Il y aura un changement très dynamique dans le marché.

Je me demande si le projet de loi C-30 est un obstacle ou s'il empêche la modernisation des transports. A-t-il été une bonne mesure temporaire, mais qu'il faut absolument revoir maintenant? Qu'en pensez-vous?

**M. Shawn Tupper:** Comme nous l'avons indiqué, le projet de loi C-30 a été mis en place pour remédier à une situation très particulière. Cette situation est chose du passé. Nous avons retrouvé des paramètres opérationnels plus normaux.

Encore une fois, je pense que la loi et les conseils que nous avons reçus de M. Emerson et de son groupe permettent au gouvernement d'avancer, justement pour avoir cette conservation: quels sont les besoins en vue de l'avenir, en matière réglementaire, stratégique ou d'investissement?

• (1625)

**M. Lloyd Longfield:** Merci.

Si possible, j'aimerais partager le reste de mon temps avec M. Peschi... Peschiso...

**M. Joe Peschisolido (Steveston—Richmond-Est, Lib.):** Joe.

**Des députés:** Oh, oh!

**M. Joe Peschisolido:** C'est « Peschisolido ».

**M. Lloyd Longfield:** Désolé.

**M. Joe Peschisolido:** C'est un nom compliqué, aucune inquiétude.

Monsieur Tupper et madame Duff, je vous remercie de témoigner aujourd'hui.

J'aimerais aborder quelques-unes des questions que M. Longfield a soulevées concernant nos besoins en matière d'infrastructure.

Je pense que c'est vous, madame Duff, qui avez parlé d'un terminal et d'une boucle au Port Metro Vancouver. Comme vous le savez, le port de la région métropolitaine de Vancouver compte divers terminaux, qui servent à diverses fins. Pouvez-vous nous en parler un peu plus?

**Mme Lenore Duff:** Oui.

Je voulais mentionner, à titre d'exemple, certains des investissements récents qui ont été faits dans le système.

En l'occurrence, il s'agit d'un investissement au terminal Lynnterm, où l'on propose de construire un terminal céréalier doté d'une voie en raquette qui facilitera le chargement et le déchargement des wagons, qui traverseront ensuite le pont pour rejoindre la rive nord.

Ce n'est là qu'un exemple. On a aussi investi dans les terminaux céréaliers au Port Metro Vancouver. Je crois que Shawn a parlé de deux annonces qui ont été faites récemment dans les médias au sujet de la construction de silos à grande capacité en Alberta. Ce qu'il faut retenir, c'est qu'il y a de nombreux investissements dans le système qui semblent témoigner de l'importance de ce secteur, de sa croissance, et de la manière dont le système s'adapte à cette croissance.

**M. Joe Peschisolido:** Pour revenir au terminal, pourriez-vous préciser s'il est encore à l'état de projet ou s'il a été approuvé, s'il est en voie de construction? A-t-il été confié à une société privée?

**Mme Lenore Duff:** C'est une société privée.

**M. Joe Peschisolido:** Le terminal serait donc achevé?

**Mme Lenore Duff:** Pas complètement, je crois qu'il reste à obtenir certaines autorisations.

**M. Joe Peschisolido:** Merci.

**Le président:** Merci.

Monsieur Warkentin, vous avez cinq minutes.

**M. Chris Warkentin:** Merci, monsieur le président.

Je suis ravi que nous ayons cet échange, car l'enjeu est très important.

On s'est longuement interrogé à savoir si le projet de loi C-30 allait assez loin ou s'il faisait tout le nécessaire. Il était censé être une solution provisoire et demeurer en place jusqu'à ce que l'examen de la loi sur les transports soit terminé. C'était la deuxième étape du programme, qui devait fournir au ministre les outils nécessaires au cas où certaines situations ressurgiraient à cause des conditions météorologiques ou d'une récolte exceptionnelle dans l'Ouest. Ces situations auraient très bien pu se produire encore cet hiver.

Je garde espoir. Je suis le fils d'un cultivateur, et les cultivateurs croient toujours avec optimisme que la prochaine année sera meilleure. Cela demeure une possibilité, et qui sait ce que nous réservera dame Nature. Mais ce que nous savons, car le ministre nous l'a dit, c'est que la loi de remplacement prendra du temps. Les consultations devraient se poursuivre jusqu'à l'automne. Nous connaissons les étapes à franchir pour qu'un texte devienne loi, et parfois cela prend des années.

À votre avis, y a-t-il un danger à maintenir les dispositions du projet de loi C-30 jusqu'à ce que la loi de remplacement soit mise en place? Cela pourrait-il nuire à qui que ce soit?

Ou plutôt, donner les outils au ministre... Évidemment, les chemins de fer n'aiment pas beaucoup les dispositions sur l'interconnexion. Je le sais bien.

Or nous sommes au comité de l'agriculture et, en ce qui me concerne, je suis ici pour défendre les producteurs agricoles. J'aimerais donc savoir si le maintien des dispositions du projet de loi C-30 jusqu'à ce que la loi de remplacement soit mise en place pourrait avoir des conséquences fâcheuses pour les agriculteurs.

• (1630)

**M. Shawn Tupper:** Je tiens à réitérer que ce sont là deux choses distinctes. Les consultations et la suite à donner à l'examen cet automne sont sans lien avec la question de savoir si le gouvernement va reconduire les dispositions de C-30.

Le ministre a recueilli les commentaires du secteur agricole, bien entendu, mais aussi ceux du secteur des transports. Le gouvernement doit décider de reconduire ou non les dispositions du projet de loi C-30 qui expireront en juillet. Je pense qu'il faut laisser au ministre et aux sous-ministres le soin d'annoncer cette décision.

**M. Chris Warkentin:** Je comprends tout à fait.

Je suppose que le ministre ne sera pas étonné d'apprendre — je parle pour moi et pour quelques-uns de mes collègues — que nous pensons que la décision de reconduire les dispositions serait la bonne et qu'elle serait dans l'intérêt des familles agricoles. Nous transmettrons cette information au ministre de l'Agriculture et au ministre des Transports par divers moyens créatifs au cours des prochains jours.

Je me pose également une autre question, à laquelle je devrais sans doute connaître la réponse. À quel ministère les wagons à céréales du gouvernement du Canada appartiennent-ils?

**M. Shawn Tupper:** Au nôtre.

**M. Chris Warkentin:** Ils appartiennent à votre ministère.

En a-t-on vérifié la condition? Quelle est leur espérance de vie? Je sais qu'on en retire de plus en plus de la circulation pour des raisons d'entretien. Combien de temps donnez-vous encore au parc ferroviaire?

**M. Shawn Tupper:** Dans l'ensemble, la vie du parc ferroviaire tire à sa fin, comme on l'avait prévu. Nous sommes actuellement en train d'examiner certains éléments en vue de déterminer si celle-ci pourrait être prolongée.

C'est un programme du ministère qui s'en occupe. Si vous voulez en savoir davantage sur le matériel roulant et sur la condition dans laquelle il se trouve, nous pouvons vous fournir de plus amples renseignements.

**M. Chris Warkentin:** Pourriez-vous fournir ces renseignements au Comité? C'est un sujet qui nous intéressera certainement.

Nous voyons comment la condition des wagons pourrait constituer un obstacle majeur pour les agriculteurs qui commercia-

lisent leurs produits et devenir l'un des maillons faibles de la chaîne dans les mois ou les années à venir.

Si vous pouviez nous fournir ces renseignements...

**M. Shawn Tupper:** C'est déjà fait.

**M. Chris Warkentin:** Vous l'avez déjà fait, très bien. Je sais combien il est important de s'assurer que les choses soient dites correctement.

Combien de temps me reste-t-il?

**Le président:** Vous avez 10 secondes.

**Mr. Chris Warkentin:** Dix secondes. Je voulais parler de la conteneurisation, mais nous manquerons de temps. Merci.

**Le président:** Cela met fin à la présentation des témoignages. Je remercie M. Tupper et Mme Duff d'être venus nous parler du système de transport du grain et du projet de loi C-30. Merci beaucoup.

Nous allons faire une pause de quelques minutes et, à notre retour, nous entreprendrons les travaux du Comité.

•

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

•

• (1640)

**Le président:** Merci à tous. Passons maintenant aux travaux du Comité.

Pour reprendre les choses où nous les avons laissées à la dernière réunion, je vous rappelle que nous étions saisis d'une motion. Je rappelle également à tous que nous ne sommes pas à huis clos, mais en public. Je voulais seulement le mentionner avant de commencer.

Nous sommes donc saisis d'une motion.

Monsieur Warkentin.

**M. Chris Warkentin:** Merci. Je crois que la motion demandait que le Comité entreprenne l'étude de Cultivons l'avenir 3. Je vois que le secrétaire parlementaire n'est pas ici aujourd'hui, mais ses collègues du gouvernement pourront sans doute nous transmettre, s'il y en a une, l'invitation du ministre à nous joindre aux négociations entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux.

J'aimerais beaucoup y être — que notre Comité y soit —, mais nous n'avons pas reçu d'invitation. Comme ils en sont déjà à préparer les premières réunions, je ne vois pas à quoi il servirait d'entreprendre maintenant l'étude de Cultivons l'avenir 3.

J'aimerais qu'on clarifie certaines choses avant de mettre la motion aux voix.

**Le président:** Y a-t-il des commentaires avant que nous mettions la motion aux voix?

**M. Francis Drouin:** Oui.

La première réunion aura lieu en juillet, si je ne m'abuse, alors si nous commençons tout de suite...

Je comprends ce que vous dites, monsieur Warkentin, mais vous êtes député depuis 2006. Vous savez que le gouvernement met toujours du temps à se décider. Il ne prend jamais de décision rapide.

Si nous ne procédons pas à l'étude du cadre stratégique pour le secteur agricole, ce sera une honte pour le Comité. Les comités précédents l'ont toujours fait. Je pense que si nous commençons le 2 mai, nous aurons le temps de recueillir les témoignages de nombreux intéressés, y compris les ministères, et nous pourrons ensuite formuler nos recommandations.

Êtes-vous en train de dire que vous ne voulez pas faire de recommandations à la Chambre au sujet du cadre stratégique dans le secteur de l'agriculture?

[Français]

**Le président:** Madame Brosseau, vous avez la parole.

[Traduction]

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** J'abonde dans le même sens que M. Drouin. Le gouvernement met parfois beaucoup de temps à prendre des décisions.

Je pense qu'après les témoignages d'aujourd'hui et les rencontres que nous avons eues individuellement avec des agriculteurs et d'autres intéressés, nous sommes tous sensibilisés à l'importance de l'ancien projet de loi C-30 et de l'examen des quatre recommandations du rapport Emerson.

J'ai été membre du comité de l'agriculture auparavant. Nous avons étudié Cultivons l'avenir 2 et avons formulé des recommandations.

• (1645)

Je sais que nous avons changé de gouvernement et que vous êtes plus enclins à collaborer que vos prédécesseurs. Cela me rend optimiste et je pense que les recommandations que nous pourrions formuler auraient maintenant plus de chance d'être adoptées.

La situation est urgente. Nous pourrions sûrement effectuer à temps l'étude de Cultivons l'avenir 3, mais je crois que nous devons absolument nous concentrer sur le transport du grain. Les agriculteurs ont subi des pertes immenses de milliards de dollars et cette situation pourrait se produire à nouveau. On transporte moins de pétrole qu'avant. La récolte a été exceptionnelle, c'est vrai, mais l'urgence persiste. Je serais fort mal à l'aise si nous devons entreprendre l'étude de Cultivons l'avenir 3, peu importe le nom qui sera donné au cadre, car la question du transport du grain doit être réglée au plus vite.

Nous pourrions demander aux ministres de reconduire les dispositions plutôt que de les laisser expirer, mais nous ne pouvons pas leur forcer la main. C'est pourquoi nous avons besoin de témoins, d'experts. Nous discutons bien avec les agriculteurs, mais je ne cultive pas de céréales dans l'Ouest. Je représente une région du Québec où l'on produit du lait et du porc soumis à la gestion de l'offre. Toutefois, quand je parle avec les agriculteurs ailleurs au Canada, ils se disent inquiets. Ils veulent voir le gouvernement agir.

Nous avons une excellente occasion d'étudier cette question au comité de l'agriculture. Le comité des transports n'est pas nécessairement le meilleur endroit, et il s'occupe en ce moment de sécurité ferroviaire. Le transport du grain, c'est de l'agriculture. Nous devons inviter ici les agriculteurs et les groupements de producteurs. Ils doivent nous dire ce que représentent pour eux l'interconnexion, le RAM et les quatre recommandations du rapport. La prochaine loi devra être bonne.

J'étais au comité. Je me suis battue pour maintenir en place de nombreuses mesures et pour améliorer la loi le plus possible. Malheureusement, vous avez rejeté nos propositions — vous vous souvenez, Bev? — alors que bon nombre d'entre elles s'inspiraient des témoignages.

Je vous lance un appel. Je demande que nous, les membres du Comité, nous mettions d'accord pour entreprendre une étude sur le transport du grain, car en nous attaquant à cette question, nous viendrons immédiatement en aide aux agriculteurs.

Cultivons l'avenir viendra en temps et lieu. Nous en ferons l'étude plus tard et formulerons des recommandations dans le but de l'améliorer. Cependant, je crois que nous pourrions régler la situation là-bas et calmer les appréhensions des agriculteurs. C'est extrêmement important pour eux.

Essentiellement, je demande que nous fassions une étude sur le transport du grain et le rapport Emerson, et que nous envisagions de retenir certaines des recommandations faites par les experts qui nous ont livré leur témoignage.

[Français]

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

Monsieur Warkentin, vous avez la parole.

[Traduction]

**M. Chris Warkentin:** En réponse à la question posée par mon collègue d'en face, je précise que j'aimerais consulter le plus de gens possible au sujet du cadre stratégique. Toutefois, si les négociations débutent en juin — nous sommes déjà en avril et si nous n'avons pas alors terminé... Si le ministre ne sait pas encore à quoi ressemblera son programme, je me demande ce qu'il compte présenter à la table en juin. Il n'attendra pas que nous ayons dit notre mot sur l'affaire pour se préparer aux négociations.

La première réunion est en juin. Si quelqu'un parmi mes collègues d'en face veut... Écoutez, je suis prêt à tout mettre de côté pour faire cette étude ou pour demander aux agriculteurs ce qu'ils pensent de Cultivons l'avenir 3. Si nous pouvons être utiles au ministre de quelque façon — s'il veut des audiences — nous ferons ce qu'il demande. Mais qu'on nous dise ce qu'il faut faire, car si nous faisons des travaux inutiles...

Compte tenu du court délai, nous n'avons pas le temps de faire une étude exhaustive de Cultivons l'avenir 3 avant que le ministre ait déjà rassemblé tout ce dont il a besoin en prévision de la première réunion. Je sais que les ministres provinciaux ont déjà commencé à réunir les données nécessaires. Ils connaissent déjà la teneur du programme, des négociations qui auront lieu à la première réunion. J'ignore quel rôle nous pourrions jouer. Je ne comprends pas.

Je vois bien que nous sommes emballés à l'idée que nous puissions avoir notre mot à dire dans les négociations, mais j'ignore ce que nous serions en mesure d'accomplir ou d'apporter au ministre si peu de temps avant leur commencement en juin.

J'ai de bonnes idées, et je suis sûr que si nous allions à leur rencontre dans toutes les régions du pays, les agriculteurs auraient aussi de bonnes idées quant au contenu du programme. Mais nous n'avons pas le temps. Quelle est au juste la contribution que le ministre souhaite nous voir apporter aux discussions? Si ce que nous faisons s'avère inutile, nous serons tous désabusés face à notre travail.

Mettons nos efforts dans des choses utiles qui auront des répercussions bénéfiques sur les familles agricoles de notre pays. Notre Comité a une tâche essentielle. Nous devons décider si nous allons recommander à notre ministre et au ministre des Transports de reconduire les dispositions relatives au transport du grain qui expireront cet été. Je crois fermement que c'est ce qu'il faut faire, que chacun des outils dont dispose le ministre des Transports pour protéger les familles agricoles est absolument primordial. Je pense que si nous faisons cela, notre temps sera employé à une fin utile et salutaire.

J'aimerais seulement qu'on me dise, de l'autre côté de la table, quels sont les renseignements qui font défaut au ministre, les sujets sur lesquels il aimerait que nous consultations les agriculteurs avant le début des négociations en juin. S'il ne sait pas encore à quoi le programme doit ressembler, nous avons un problème plus vaste qui pourrait nécessiter une intervention immédiate. Nous pourrions alors le conseiller sur le contenu du programme, dès demain à la rencontre des agriculteurs de tout le pays. Cependant, je doute que nous en soyons là. Je pense plutôt que le ministre sait très bien à quoi s'attendre puisqu'il s'est déjà entretenu avec ses homologues provinciaux.

De quelle manière pourrions-nous aider le ministre à mieux se préparer aux négociations? Avant de nous lancer sans but précis, tâchons de savoir ce que le ministre attend de nous, à quoi nous pourrions être utiles et en quoi nous pourrions améliorer le programme. Si quelqu'un parmi mes collègues d'en face peut me le dire, j'annulerai tous mes engagements et mettrai mes efforts dans la création d'un excellent programme.

Puisque notre contribution n'est pas sollicitée, occupons-nous plutôt de ce qui aura un impact positif sur les familles agricoles au Canada. Il y a plusieurs motions devant le Comité et plusieurs choses à retenir de nos discussions avec les intéressés. Il est donc crucial que nous nous penchions sur les dispositions de C-30 qui expireront cet été.

Les producteurs maraîchers réclament des mesures dans le dossier de la PACA, des dispositions sur la protection en cas de faillite qui n'existent pas encore parce que la situation n'est pas réglée avec les Américains. Protéger les familles agricoles en cas de faillite est un autre moyen à notre disposition pour les aider à commercialiser leurs produits.

Notre Comité a reçu des demandes très précises des nombreuses organisations qui sont venues témoigner.

• (1650)

Si le ministre veut que nous partions à la rencontre des agriculteurs pour discuter de Cultivons l'avenir 3, nous devons connaître notre mission, notre travail doit avoir un but précis. Autrement, d'autres tâches bien réelles nous attendent.

**Le président:** Merci.

Monsieur Shipley.

**M. Bev Shipley:** J'aimerais ajouter que les jours du projet de loi C-30 sont comptés en ce sens que certaines de ses dispositions concernant la Loi sur les transports au Canada vont expirer. La grande différence entre ceci et Cultivons l'avenir 3, c'est que non seulement nous avons été saisis d'un rapport énonçant les recommandations de la commission d'examen, mais nous avons aussi grandement bénéficié de notre contact avec les producteurs et les organisations qui les représentent, et il est maintenant temps d'agir.

Nous pourrions tout balancer par la fenêtre, dire aux gens qui étaient dans la salle aujourd'hui que les recommandations n'iront nulle part et laisser le projet de loi mourir de sa belle mort. Nous serions de retour à la case départ, à moins que le gouvernement prenne un décret ou fasse je ne sais quoi.

Ce que je veux dire, c'est que nous avons déjà tout ce qu'il faut. Le rapport est là et nous voulons voir aux recommandations. Parce que nous sommes le comité de l'agriculture, les organisations de producteurs, les groupements de producteurs spécialisés nous demandent de les accompagner durant ces temps difficiles et de mettre en avant leurs recommandations. Ce ne sont pas les seules possibles, mais ce sont les leurs.

Comme l'a dit Chris, nous sommes tous conscients de l'importance du programme de gestion des risques de l'entreprise, ou du cadre stratégique, que nous appelons pour l'instant « Cultivons l'avenir 3 » en l'absence d'autres indications. Pour autant que je sache, nos travaux n'ont rien révélé, le ministre et les organisations non plus, sur la suite de Cultivons l'avenir 2. Peut-être en savez-vous quelque chose? Les regroupements de producteurs spécialisés vous ont peut-être dit qu'il était temps de prendre des mesures en ce sens, car ce sont souvent les mêmes groupes, je songe notamment aux producteurs de grains. Cela vaut surtout pour l'Ouest canadien, mais tous sont touchés par les programmes de gestion des risques de l'entreprise.

Nous devons faire un pas de plus que nos collègues du gouvernement et discuter avec les personnes touchées. Nous avons eu une audience tout à l'heure, ce qui est bien, mais si nous voulons réellement prendre des décisions et aboutir quelque part, nous devons inviter ici les principaux intéressés, les chemins de fer comme les producteurs.

Je peux vous dire que nous n'avons pas eu la tâche facile la première fois. Le gouvernement d'alors avait reçu des recommandations. Il ne les avait pas toutes adoptées, mais les choses sont ainsi. Nous avons réglé des problèmes. Et maintenant, nous avons une loi sur le transport ferroviaire qui est assez favorable aux producteurs de grains.

Je ne veux pas être de ceux qui décideront de mettre cette étude de côté pour en commencer une autre au sujet de laquelle nous n'avons encore reçu aucune instruction.

C'est tout ce que j'avais à dire. Je vais en rester là, car il y a beaucoup de pain sur la planche, mais je crois qu'il faut s'attaquer à la priorité et tenir des réunions de deux heures avec des témoins au sujet des décisions à prendre.

• (1655)

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

**M. Chris Warkentin:** Comme le gouvernement n'a pas répondu du tout à notre question sur ce que le Comité doit faire, nous pouvons supposer qu'il n'a rien d'utile en tête.

Ce sera une gifle pour tous les producteurs de l'Ouest qui demandent désespérément que les dispositions soient reconduites.

Il est extrêmement décourageant pour les Canadiens de l'Ouest de nos jours d'avoir un gouvernement qui se moque constamment de leurs inquiétudes. Cela viendra s'ajouter à la liste qui s'allonge sans cesse.

Si la décision d'aujourd'hui n'est pas de répondre à la principale inquiétude de tous les groupements de producteurs spécialisés de l'Ouest canadien, ce sera la décision des libéraux, mais ce sera une bien triste nouvelle pour les agriculteurs de l'Ouest.

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

[Français]

Madame Brosseau, vous avez la parole.

[Traduction]

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** J'aimerais seulement ajouter ceci.

Cette question transcende les partis, elle est cruciale. Comme l'ont affirmé les témoins tout à l'heure, les ministres tiendront des consultations, et je ne connais pas de meilleure tribune que notre Comité pour la tenue de consultations ouvertes. Le moment serait parfait. À ce que je sache, aucun délai n'a été fixé qui nous obligerait à étudier Cultivons l'avenir.

Je sais qu'au Québec, beaucoup de groupes et d'agriculteurs étaient mécontents des programmes de gestion des risques de l'entreprise. Il en avait été question au Comité et même à la Chambre pendant la législature précédente. Ce qui se passe doit être réglé maintenant. Vous savez, au Québec et en Ontario, les producteurs laitiers s'appauvrissent de semaine en semaine. Le problème pourrait se poser l'hiver prochain.

Je ne veux pas que nous passions à autre chose pour que l'an prochain ou l'hiver prochain, nous soyons aux prises avec la même situation. J'en serais infiniment attristée, parce que nous aurions alors laissé passer l'occasion d'agir. Ce n'est pas une affaire de partis. Nous devons faire front pour représenter les agriculteurs et redresser les choses. C'est une occasion en or de montrer que nous travaillons ensemble — les trois partis, comme la première fois — pour mettre enfin un terme à cette situation.

Il nous reste un mois, un mois et demi — je ne sais pas trop combien de réunions cela donne — pour avancer et entendre des témoins. Je ne pense même pas que tout ce temps serait nécessaire. Le mois prochain, celui de mai, pourrait suffire, et ensuite nous pourrions entreprendre l'étude de Cultivons l'avenir. Ce pourrait être un compromis.

C'est ce que je proposerais, que nous commençons maintenant, car nous sommes limités dans le temps. Les dispositions expirent le 1<sup>er</sup> août. Après cette date, il sera trop tard. Nous pourrions peut-être nous mettre d'accord sur un compromis et procéder ainsi, étant donné l'urgence, et étudier ensuite Cultivons l'avenir, comme vous le souhaitez. Je suis ouverte à cette possibilité. Nous pourrions peut-être trouver un terrain d'entente ou une solution de compromis, quitte à ce que j'en discute avec mes amis de ce côté-ci.

• (1700)

Nous pouvons négocier, c'est ce que nous faisons autrefois au comité de l'agriculture, n'est-ce pas? Nous trouvons des moyens de satisfaire les deux côtés, ou les trois côtés. Alors c'est ce que je propose.

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

Allez-y, monsieur Warkentin.

**M. Chris Warkentin:** Cette suggestion me plaît beaucoup.

Bien entendu, le gouvernement ne nous a pas dit en quoi consistera l'étude de Cultivons l'avenir 3. Un compromis s'offre à nous, et je propose que nous allions de l'avant. Il y a eu l'audience d'aujourd'hui, et je pense que nous serions tous prêts à continuer la semaine prochaine. Cela signifie quatre heures d'audience.

Nous pourrions d'abord inviter des groupements de producteurs. Nous aurions sûrement le temps d'entendre deux panels de témoins à la première réunion. À la réunion suivante, nous pourrions recevoir les compagnies de chemin de fer. Nous serons alors en mesure de déterminer, en toute connaissance de cause, si nous avons entendu suffisamment de témoins. Ensuite, nous ferons une recommandation au ministre, selon ce que nous aurons décidé.

Nous ne demandons pas que toutes les réunions d'ici la fin de l'année portent là-dessus. Nous disons seulement que cette question doit être examinée et que le temps est un facteur. Le ministre va prendre une décision et ce sera bientôt, d'après ce qu'on nous a dit. Si nous voulons avoir quelque influence, c'est maintenant ou jamais. Si nous prenons au sérieux la responsabilité qui nous incombe de représenter nos électeurs... c'est ce pourquoi chacun de nous a été élu, alors nous devons saisir cette occasion de faire notre travail et d'accomplir ce que les agriculteurs de l'Ouest attendent de nous.

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

Y a-t-il d'autres commentaires?

C'est tout.

Plaît-il au Comité d'adopter la motion?

**M. Chris Warkentin:** Je demande que ce soit un vote par appel nominal.

**Le président:** C'est entendu.

**M. Chris Warkentin:** Pouvez-vous lire la motion?

**Le président:** Bien sûr.

**Elle dit ceci:** Que le Comité entreprenne l'étude de Cultivons l'avenir 3 à la réunion du 2 mai.

**M. Chris Warkentin:** J'ai demandé un vote par appel nominal.

**Le président:** C'est un vote par appel nominal.

**M. Bev Shipley:** J'ai une question au sujet de la motion.

**Le président:** Allez-y.

**M. Bev Shipley:** Combien de réunions...?

**Le président:** La motion ne le dit pas.

**M. Bev Shipley:** Un nombre illimité jusqu'à la fin de juin, est-ce exact?

**Le président:** Comme je l'ai dit, la motion demande que le Comité entreprenne l'étude de Cultivons l'avenir 3 à la réunion du 2 mai.

**M. Bev Shipley:** Cela fait partie des discussions sur la motion.

Les deux prochaines réunions, les 18 et 20 avril, qui sont la semaine prochaine, porteront sur le PTP. Qu'advient-il de cette étude?

Je songe seulement à amender la motion afin que nous puissions... Nous avons entendu les responsables du PTP et, aujourd'hui, les responsables du transport du grain. Nous nous étions entendus pour poursuivre l'étude du PTP. J'ignore, monsieur le président, ce qui est des témoins qui sont censés comparaître. Sont-ils loin d'ici? Vont-ils témoigner par vidéo ou sont-ils dans la région?

•(1705)

**Le président:** Je pense que nous accueillerons quatre témoins lundi et deux, jusqu'à maintenant, le second jour.

**M. Bev Shipley:** D'accord.

Je me demande également s'ils sont dans la région d'Ottawa, car s'ils sont...

**Le greffier du comité (M. David Chandonnet):** Ce n'est pas le cas de tous.

**M. Bev Shipley:** D'accord.

Tout ce que je dis, c'est que je crois que nous convenons tous que la question du transport... Je ne peux tout simplement pas croire qu'avec cette motion, vous voulez mettre cela de côté. Je ne peux pas le croire, mais c'est ce qu'indique la motion.

Je crois que nous pourrions prendre le 18 et le 20, concernant le PTP, et que nous pourrions appeler ces gens — peut-être que personne n'a fait le nécessaire pour venir. Nous pourrions tenir quatre réunions, les 18 et 20 avril et les 2 et 4 mai...

**Le président:** Voulez-vous présenter une motion?

**M. Bev Shipley:** ... sur le transport. Cela fait quatre réunions, ou deux semaines. Nous aurions la possibilité de faire comparaître divers témoins.

J'imagine que, puisque nous n'avons pas eu de réponse, le ministre n'a encore rien indiqué au sujet de Cultivons l'avenir 3. D'ici là, il se pourrait très bien qu'il indique ce qu'il veut faire, et la voie qu'il suivra pour ce qui est des discussions avec les provinces et les organisations de producteurs. Nous pouvons le faire. Je dis seulement qu'en acceptant cela, nous n'envoyons pas un bon message à ces gens.

C'est dans la motion actuelle. Je ne peux pas la modifier. C'est la raison pour laquelle je ne peux pas l'appuyer. Je suis du même avis que Chris, Jacques et, je crois, Ruth Ellen également. Nous voudrions discuter de Cultivons l'avenir 3 lorsque nous en saurons plus et que le gouvernement aura émis ses directives. D'ici là, je crois que nous enverrions un mauvais message.

Nous sommes saisis d'une motion.

**Le président:** Oui.

**M. Bev Shipley:** Nous devrions voter. Il s'agira d'un vote par appel nominal.

Le problème, c'est que... Je suppose que je pourrais proposer un amendement, mais je ne suis pas en mesure de le faire. J'ai exprimé mon choix. S'il n'en tenait qu'à moi, nous examinerions la question du transport les 18 et 20 avril et les 2 et 4 mai. Nous avons fait comparaître des fonctionnaires. L'information sur les politiques est encore fraîche dans notre mémoire.

**Le président:** Nous avons une motion. Nous avons commencé, et je dois y revenir. Nous tenons un vote par appel nominal, et nous allons maintenant continuer.

Je répète la motion: que le Comité entreprenne l'étude Cultivons l'avenir 3 à la réunion du 2 mai.

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** Allons-nous présenter un rapport là-dessus? Habituellement, les motions comprennent un délai pour le dépôt d'un rapport. Est-ce ce qui est envisagé? C'est une question amicale. Voulez-vous que nous présentions un rapport? Il semble que la motion vise à ce que nous contribuions au processus de consultation sur Cultivons l'avenir 3. Nous avons consacré deux journées aux protéines laitières, et nous avons commencé quelque

chose sur le PTP, que nous ferons probablement la semaine prochaine.

Voulez-vous que nous préparions un rapport à ce sujet? Quel est le délai? Les derniers travaux de la session porteront-ils sur Cultivons l'avenir? Il s'agit d'une précision.

[Français]

**M. Francis Drouin:** J'aimerais apporter une clarification à la motion et présenter un amendement qui profitera à tous les membres du Comité ici présents.

[Traduction]

Comme je l'ai déjà dit, il s'agit de la motion suivante: que le Comité entreprenne une étude sur la mise en oeuvre d'un cadre stratégique sur l'agriculture, y compris, s'il le souhaite, les sections qui traitent des différents filets de sécurité relatifs au revenu des agriculteurs et le rôle des découvertes scientifiques et l'innovation dans ce secteur; que le Comité consulte des représentants du gouvernement et un éventail de représentants de l'industrie et des groupes d'intérêt de toutes les régions du pays; et que le Comité rapporte ses conclusions à la Chambre.

•(1710)

[Français]

Madame Brosseau, nous allons effectivement soumettre un rapport à la Chambre.

[Traduction]

**M. Chris Warkentin:** Eh bien, c'est une motion différente.

**Le président:** La motion propose que le Comité entreprenne l'étude Cultivons l'avenir 3 à la réunion du 2 mai — ce qui est la motion originale — et que l'étude comprenne les questions suivantes: la mise en oeuvre d'un cadre stratégique pluriannuel sur l'agriculture dans les plus brefs délais, y compris les sections qui traitent des différents filets de sécurité relatifs au revenu des agriculteurs et le rôle des découvertes scientifiques et l'innovation dans ce secteur; que le Comité consulte des représentants du gouvernement et un éventail de représentants de l'industrie et des groupes d'intérêt de toutes les régions du pays; et que le Comité rapporte ses conclusions à la Chambre.

Monsieur Warkentin.

**M. Chris Warkentin:** Il s'agit d'une précision, mais malheureusement, on précise qu'en fait, c'est futile. De toute évidence, le gouvernement n'a pas l'intention de demander au Comité de faire plus que des travaux inutiles.

Je ne comprends pas ce qui amène le gouvernement à faire cela. Pour un gouvernement qui s'est fait élire en disant qu'il inclurait le point de vue des autres partis pour ce qui est des préoccupations des Canadiens, c'est une attaque contre cela. Nous savons compter. Nous savons que les libéraux sont assez nombreux pour imposer cela et décider que le Comité effectuera des travaux inutiles.

Il sera intéressant pour nous de consulter des gens pendant que le ministre fédéral et les ministres provinciaux seront en train de mettre la touche finale à un accord; nous serons encore en train de parler de ce qu'il pourrait contenir. C'est une insulte non seulement au Parlement, mais aussi aux familles agricoles, que nous voulons tellement défendre. C'est malheureux. En 10 ans, je n'ai jamais vu une telle situation au Parlement, une situation dans laquelle un gouvernement demande aux membres du Comité d'examiner une mesure législative alors qu'il est en train de négocier sur les dernières dispositions. Cela me dépasse.

J'imagine que ce sera une expérience amusante. On pourrait en rire si ce n'était pas si désolant. Or, c'est désolant. C'est une insulte au Comité et, malheureusement, aux gens que nous cherchons à défendre.

Lorsque je présidais le Comité des affaires autochtones et du développement du Grand Nord, il était rare que le Comité proposait des motions — je crois que cela n'arrivait jamais —, car nous arrivions toujours à nous entendre sur l'ordre du jour. Certains avaient les mêmes convictions et nous pouvions examiner de façon constructive des mesures législatives et des études importantes qui mèneraient à des résultats positifs. Je crois que les députés qui faisaient partie du Comité vous diraient que les discussions étaient constructives et qu'ils voulaient parvenir à un consensus.

Ce n'est malheureusement pas le cas ici. C'est décevant. Je pense que les Canadiens s'attendaient à ce que les choses se passent mieux et non qu'elles se passent moins bien.

• (1715)

**Le président:** Madame Brosseau.

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** J'aimerais dire quelque chose aussi. Je croyais vraiment que les choses allaient changer un peu. Auparavant, au Comité de l'agriculture, nous arrivions à trouver un consensus sur certaines choses, mais comme le disait Malcolm, on sait compter et il faut choisir ses batailles. Je croyais vraiment que nous serions capables de collaborer sur certaines choses, mais aucun membre de l'autre côté ne s'est levé pour expliquer pourquoi c'est tellement important. Personne n'a été en mesure d'expliquer pourquoi nous devons le faire maintenant. De ce côté-ci, tout le monde s'est exprimé, et je crois que les raisons pour lesquelles nous devons examiner la question du transport du grain, discuter avec des spécialistes et peut-être empêcher que bon nombre de ces dispositions deviennent caduques sont assez claires. C'est frustrant, car pour moi, c'est la même rengaine. J'étais membre du Comité lorsque les conservateurs étaient au pouvoir, et je constate que les mêmes choses se répètent avec le nouveau gouvernement, et je crois que les Canadiens seront très déçus. Les agriculteurs seront très déçus de savoir qu'il se passe la même chose. J'espère vraiment que je me trompe et que nous pourrions faire avancer les choses et travailler ensemble. C'est tout ce que j'ai à dire.

**Le président:** Monsieur Shipley.

**M. Bev Shipley:** La motion est assez longue, et j'espère que nous en obtiendrons une copie, car c'est comme s'il s'agissait d'une nouvelle motion. D'après ce que je vois, on n'y indique pas de délai, ni le nombre de réunions que nous consacrerons à cette étude, ni la directive, à part environ trois ou quatre observations générales. Si je comprends bien, nous ne reviendrons pas sur l'étude sur le transport? Est-ce que quelqu'un peut répondre à cette question s'il vous plaît? Si je la pose, c'est que j'en déduis que nos travaux d'aujourd'hui seront inutiles. Les recommandations et nos discussions avec les producteurs ne serviront à rien, car je ne vois rien là-dedans à ce sujet, et

c'est un message assez clair. Monsieur le président, je demande des précisions sur ces deux questions.

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

[Français]

Monsieur Gourde, vous avez la parole.

**M. Jacques Gourde (Lévis—Lotbinière, PCC):** Je vous remercie, monsieur le président.

Je vais aussi me faire l'écho des propos de mes collègues concernant cette procédure. Il existe différentes façons de procéder. Il est sûr que nous pourrions même demander un débat d'urgence et inviter de 150 à 300 agriculteurs à prendre place à la tribune, en haut, et faire venir en avant le ministre des Transports et le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire. Cependant, je ne suis pas certain que ce serait très apprécié de la part du gouvernement, étant donné qu'on peut poser des questions.

Il y a aussi d'autres façons de le faire. La meilleure façon est de le faire ici, au Comité, parce que nous pouvons aller plus en profondeur, nous pouvons accueillir des témoins de haut calibre, nous pouvons avoir une meilleure vue d'ensemble et réfléchir, par la suite, quand nous ferons notre rapport. Ce dernier a une influence sur la pensée des décideurs et aussi sur les solutions à apporter.

C'est bien beau de parler de sécurité du revenu, mais s'il ne se vend pas de grain dans l'Ouest canadien, les agriculteurs n'auront pas de revenu. Ce sera zéro plus zéro, et cela n'ira pas plus vite. Les récoltes vont s'accumuler et ne décolleront pas. Le grain ne peut pas être entreposé pendant 40 ans, non plus. On a bien beau monter des silos, mais cela ne réglera pas le problème du transport.

Notre choix est clair, mais de votre côté, je ne sais pas si vous avez eu des ordres de fonctionner autrement. Il faut y aller par priorité, et la priorité pour la prochaine récolte est que le grain de l'Ouest puisse se rendre à bon port. C'est un jeu de mots, mais il faut qu'il se rende au port pour être expédié dans d'autres pays. Il ne se consommera pas en totalité au Canada. S'il se consommait au Canada, nous n'en parlerions même pas. Il faut absolument que ce grain puisse sortir de l'Ouest canadien, vers différentes destinations. Si la situation persiste, le gouvernement se fera accuser de ne pas avoir pris ses responsabilités face à un problème grandissant. Il ne se réglera sans doute pas tout seul. Il faudra que des décisions politiques soient prises et il faudra les prendre dans l'intérêt des agriculteurs.

Historiquement, au Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire, dans l'intérêt des agriculteurs canadiens, nous avons toujours travaillé dans le cadre de grands consensus. J'ai déjà vu des projets de loi passer toutes les étapes en l'espace de 24 heures dans des cas d'urgence. Dans le cas présent, on tenterait d'étirer le temps à propos de quelque chose qui est présentement prioritaire. Il est vraiment désolant de voir l'attitude avec laquelle nous avons commencé à travailler en ce début de législature, alors que, historiquement, le comité de l'agriculture travaillait en partenariat et en collaboration. Actuellement, ce ne semble pas être le cas, et ce sera difficile dans les prochaines semaines et les prochains mois de travailler tous ensemble.

Si vous tenez absolument à faire cette étude, nous pouvons tenir des réunions spéciales de six à huit heures et nous réunir trois fois par semaine, en espérant, si possible, terminer l'étude sur le transport. Si c'est seulement une question de temps, ajoutez des heures et nous serons présents. Dans l'intérêt des agriculteurs, nous ferons les sacrifices nécessaires. Nous sommes là pour cette raison.



Cependant, si votre stratégie est d'étirer le temps pour éviter de parler des vrais problèmes, tôt ou tard, cela paraîtra. Nous allons le dénoncer et vous aurez énormément de pression autant des agriculteurs que des gouvernements provinciaux et territoriaux, surtout des provinces de l'Ouest canadien, qui n'aimeront pas voir l'attitude que vous avez en ce moment.

Donc, j'espère que nous pourrons tous travailler ensemble, d'un commun accord. Vous pouvez compter sur notre entière collaboration, mais vous pouvez aussi être assurés de notre entière anti-collaboration advenant que cela ne fonctionne pas.

Je vous remercie.

• (1720)

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

Madame Brosseau, vous avez la parole.

[Traduction]

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** J'ai une question

Je sais qu'au cours de la dernière réunion, vous avez dit que vous reviendriez sur vos discussions avec la présidente du Comité des transports. Je me demande si vous pouvez nous dire si les discussions ont avancé, car de toute évidence, mes collègues d'en face ne semblent pas pressés d'examiner le projet de loi C-30, [Note de la rédaction: inaudible] la seule option pour que des spécialistes comparaissent devant nous.

**Le président:** Rien n'a vraiment avancé dans ces discussions. Je crois que c'est plus compliqué que nous l'avions prévu, et donc, rien [Note de la rédaction: inaudible].

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** Puis-je poser une question au greffier? Quelle est la démarche à suivre pour former un comité spécial? Lors de la dernière réunion, j'ai demandé s'il fallait présenter une motion à cet égard. Je crois qu'il nous faudrait faire une demande formelle à l'autre comité et nous entendre. C'est une question que nous, les députés de l'opposition, trouvons très importante. Je cherche simplement des façons de nous assurer que la question est traitée.

**Le président:** Nous pouvons préparer une motion si c'est ce que le Comité veut faire.

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** Je pouvais poser une question au greffier. Pourriez-vous me répondre, s'il vous plaît?

**Le greffier:** Oui, nous avons rédigé une motion au cas où le Comité souhaite aller dans cette voie.

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** Je crois que oui. Est-elle prête?

[Français]

Le texte est-il prêt? Est-il dans les deux langues? Pourrait-on le voir, s'il vous plaît?

[Traduction]

**Le greffier:** Elle a été modifiée à 15 heures, et nous n'en avons qu'une version anglaise, mais le président peut vous la lire si vous le voulez.

[Français]

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** Monsieur le président, peut-on attendre la motion, s'il vous plaît?

**M. Francis Drouin:** Monsieur le président, cela n'a aucun lien avec la motion. Cela ne nous empêche pas de voter. On pourra s'en occuper après. Cela n'a aucun lien avec le sujet dont on discute en ce moment.

**Le président:** Merci.

Y a-t-il d'autres commentaires sur l'amendement?

[Traduction]

Monsieur Warkentin.

**M. Chris Warkentin:** Bev, vous aviez des questions.

**Le président:** Je ne sais pas qui était le premier.

**M. Bev Shipley:** Si vous me le permettez, j'avais deux questions, monsieur le président.

Si nous ne savons pas quel est le délai, et s'il n'y en a pas, allons-nous pouvoir revenir à l'étude sur le transport à un moment donné? J'ai besoin que les députés du gouvernement me disent comment ils interprètent la motion pour ce qui est du nombre de réunions et de la durée de la période qui y sera consacrée. Ensuite, j'aimerais savoir à quel moment ils prévoient revenir à l'étude sur le transport; c'est que nous avons des dates limites. S'ils disent « nous allons déposer un décret et prolonger... ». Nous venons de rencontrer des gens du secteur qui diront que c'était la raison pour laquelle ils étaient ici aujourd'hui. Je ne crois pas qu'ils ont quitté la réunion en pensant que nous allions laisser tomber l'étude. C'est tout.

Je voudrais que l'auteur de la motion réponde à ces deux questions. En examinant la motion, monsieur le président, j'y lis, « différents filets de sécurité relatifs au revenu des agriculteurs et le rôle des découvertes scientifiques et l'innovation dans ce secteur » — et je ne sais rien au sujet des deux autres volets que couvre le programme de gestion du risque, puisqu'ils ne sont pas mentionnés — et « un éventail de représentants de l'industrie et des groupes d'intérêt de toutes les régions du pays ». Je pense au fait que nous sommes censés terminer nos travaux en juin, et que nous n'aurons pas assez de temps. En regardant notre calendrier, nous pouvons constater que notre temps est assez limité. Nous voudrions terminer une part importante des travaux du Comité au cours de la première ou de la deuxième semaine de juin, sans doute. Certains d'entre nous sont ici depuis assez longtemps et il semble que la situation ne change pas en fonction du parti qui forme le gouvernement, car c'est seulement qu'à la fin, le gouvernement a des mesures législatives et des choses sont interrompues. Il devient difficile de faire comparaître des témoins, et nous ne pouvons donc plus nous en occuper ou séparer le tout en deux.

Ce n'est qu'une observation. Je ne sais pas vraiment vers quoi on se dirige par rapport à ces questions, et je me demande si le gouvernement pourrait nous aider avant que nous votions. Le temps file, monsieur le président. Il ne nous reste que quatre minutes.

• (1725)

**Le président:** Madame Brosseau.

**Mme Ruth Ellen Brosseau:** J'ai une question moi aussi. Cela comprendrait-il des déplacements? Nous avons la vidéoconférence, qui est un excellent outil pour réduire les coûts et le nombre de déplacements, etc. Est-ce une étude qui doit être réalisée à Ottawa, ou aviez-vous l'intention de proposer que le Comité voyage? Il faut un certain temps pour rédiger un rapport. Nous avons des analystes formidables que vous apprendrez à mieux connaître. Ce sont des magiciens lorsqu'il s'agit de rédiger d'excellents rapports et de faire en sorte qu'ils soient prêts pour la réunion suivante. Ce sont sans contredit les meilleurs, mais cela prend du temps. Comme il a été mentionné, vers la fin de la session, c'est un peu la folie. Nous siégeons tard pour essayer d'accélérer les choses et de terminer tous nos travaux avant l'été. Cela me préoccupe. Le gouvernement a-t-il l'intention de terminer cela avant la fin de la session? C'est vraiment... Pourriez-vous seulement répondre à la question? S'agit-il d'une étude durant laquelle il y aura des déplacements ou sera-t-elle effectuée ici sur la colline du Parlement?

[Français]

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

[Traduction]

**M. Chris Warkentin:** Les députés du gouvernement ne nous donnent aucune réponse. J'ai entendu des gens affirmer que d'autres ont été muselés, mais jamais des députés ne l'ont été à ce point là. C'est très intéressant. Je suis vexé par le fait que les membres libéraux du Comité refusent de participer à cette discussion. On a

posé des questions à un de leurs membres. On dirait que M. Drouin prend les choses en main au Comité. Je lui fais la remarque.

Monsieur Drouin, vous avez enlevé votre muselière assez longtemps pour dire que vous aimeriez en finir avec cela. Par respect de la personne humaine, j'aimerais que quelqu'un prenne la parole et dise qu'il ne connaît pas la réponse. C'est correct, mais comportons-nous en humain les uns envers les autres. Des gens ont des comportements honteux ici de temps en temps, mais il est insultant que les députés d'en face refusent de répondre aux questions.

Peuvent-ils répondre à l'une ou l'autre des questions que j'ai posées? Prévoient-ils qu'il s'agira d'une étude durant laquelle il y aura des déplacements? S'attendent-ils à ce que nous terminions avant la tenue de la première réunion des dirigeants provinciaux? Si c'est le cas, selon les détails que contenait la motion, de toute évidence, nous avons une tâche impossible, car il n'y a pas moyen que nous puissions faire tout ce qui était décrit dans la motion d'ici la première réunion. Si nous ne terminons pas l'étude avant la première réunion...

● (1730)

**Le président:** Monsieur Warkentin, il est 17 h 30.

À moins que le Comité veuille prolonger la réunion, nous allons nous arrêter ici et nous présenterons cela à la prochaine réunion.

Merci beaucoup, messieurs. Bonne fin de semaine.







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>