



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

AGRI • NUMÉRO 028 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 5 mai 2014

Président

M. Bev Shipley

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le lundi 5 mai 2014

•(0905)

[Traduction]

Le président (M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC)): La séance est ouverte. Bonjour à tous. Ce matin, conformément à l'ordre de renvoi de la Chambre des communes, nous sommes saisis du projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures, mais nous allons en fait nous pencher seulement sur un amendement.

Le comité a procédé à l'étude article par article du projet de loi le 7 avril dernier. Comme vous vous en souviendrez, nous avons eu un excellent débat, et à la suite d'un vote par appel nominal, nous avons adopté par neuf voix contre zéro la motion visant le renvoi du projet de loi à la Chambre, ce qui a été fait.

À la Chambre, un rappel au Règlement a été présenté et la Chambre, à son tour, nous a renvoyé le projet de loi, encore une fois selon l'ordre de la Chambre des communes. Nous sommes donc ici ce matin parce que l'amendement ne concerne que la Loi sur les transports. En conséquence, nous ne procéderons pas de nouveau à l'étude article par article. Nous n'examinerons que l'article 5.1, ainsi que les articles 6 et 15, qui sont des articles corrélatifs.

Sur ce, je vais vous céder la parole pour discuter de la motion dont nous sommes saisis.

Monsieur Lemieux.

M. Pierre Lemieux (Glengarry—Prescott—Russell, PCC): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier les députés de l'opposition d'avoir appuyé la motion présentée à la Chambre pour renvoyer le projet de loi au comité. Comme vous le savez, il s'agit selon nous d'un article extrêmement important que nous voulons inclure dans la mesure législative, le projet de loi C-30. Les témoins nous ont également dit qu'il s'agissait d'un aspect très important de ce qu'ils souhaitent mettre en place afin d'améliorer le service ferroviaire pour les expéditeurs de grains, en particulier ceux de l'Ouest canadien. Je pense donc qu'il est important que le projet de loi nous soit renvoyé par la Chambre afin que nous puissions inclure cet article. Je suis impatient d'en discuter avec vous ce matin et d'atteindre cet objectif.

Merci.

Le président: Je m'en voudrais de ne pas remercier tous les représentants des ministères qui sont ici ce matin, au cas où nous aurions besoin de précisions. Je vous remercie d'avoir pris le temps de venir.

Sans plus tarder, nous allons examiner la motion portant sur le nouvel article 5.1, l'amendement G-1, qui est proposé par M. Lemieux. Les articles 6 et 15 découlent également de l'article 5.1.

Je tiens simplement à préciser que la décision relative à l'amendement G-1 s'applique aux amendements G-2 et G-3, puisqu'ils sont corrélatifs. Avant que nous passions au vote, y a-t-il

quelqu'un qui veut en débattre? Non? Dans ce cas, je demande une motion pour l'amendement G-1.

M. Pierre Lemieux: Je le propose.

Le président: L'amendement G-1 est-il adopté?

Madame Brosseau.

Mme Ruth Ellen Brosseau (Berthier—Maskinongé, NPD): Je voudrais seulement poser une brève question, à savoir si nous pourrions retirer le paragraphe 5.1(2), qui porte sur la caducité après deux ans. Je me demandais si nous pourrions en débattre et envisager de le retirer. Je suppose que le gouvernement ne sera pas ouvert à cette idée, mais nous aimerions que ce projet de loi ait un effet à long terme au lieu de devenir caduc après deux ans.

Le président: Merci, madame Brosseau.

Si nous nous rappelons bien, M. Allen avait soulevé cette question à la fin de la séance. Les amendements G-2 et G-3 sont corrélatifs à l'amendement G-1, qui a été adopté, et vous soulevez une question sur le sujet. Je demande donc s'il y a une réponse à la question. En somme, Mme Brosseau dit qu'il ne devrait pas y avoir de disposition de caducité, mais plutôt une plus longue période pour la résolution du problème.

Monsieur Lemieux, voulez-vous nous dire ce que vous en pensez?

M. Pierre Lemieux: D'abord, permettez-moi de demander pourquoi. Mme Brosseau pourrait-elle nous expliquer pourquoi ce qu'elle propose est si important?

•(0910)

Mme Ruth Ellen Brosseau: C'est que nous constatons à quel point cette crise qui touche le secteur du grain a des répercussions sur les agriculteurs. Des témoins nous ont dit que les gens voudraient des solutions à plus long terme afin que cela ne se reproduise pas. Nous voudrions que cette partie soit supprimée pour être certains que cette situation ne se répètera pas, qu'à long terme, le problème ne se reproduira pas. Nous voulons que ce soit une solution à long terme et non quelque chose qui deviendra caduc après deux ans.

M. Pierre Lemieux: Monsieur le président, j'aimerais poser une autre question.

Ce projet de loi contient tout un ensemble d'initiatives et pourtant, vous en ciblez une seule que vous voulez prolonger. Est-ce bien cela? Il y a de nombreuses initiatives qui sont propres au projet de loi C-30. Toutes ces initiatives deviendront caduques en août 2016, à moins que les dispositions ne soient prolongées.

Vous demandez que seule celle-ci soit prolongée?

Mme Ruth Ellen Brosseau: Oui.

M. Pierre Lemieux: Par votre entremise, monsieur le président, je demande à la députée pourquoi elle voudrait qu'une seule disposition soit prolongée et pas toutes les dispositions, puisqu'elles visent toutes à résoudre le problème du transport du grain?

Le président: Madame Brosseau.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Nous aurions aimé qu'il y ait des solutions à plus long terme, et ce, dans tous les aspects du projet de loi. C'est la seule disposition que nous pouvons aborder actuellement. Voilà pourquoi je demande que la disposition relative aux deux ans soit retirée.

Le président: Pour clarifier les choses, au départ, vous parliez seulement de la prolongation du nouvel article 5.1, mais nous voudrions peut-être nous pencher sur le nouveau paragraphe 5.1(2).

Je vais redonner la parole à M. Lemieux, et nous voudrions peut-être [Note de la rédaction: difficultés techniques] le ministère.

Voulez-vous en faire une motion?

Voulez-vous la lire, s'il vous plaît?

Mme Ruth Ellen Brosseau: Je propose de retirer le paragraphe 5.1(2), qui vise à abroger l'alinéa 116(4)c.1) de la loi.

Le président: Excusez-moi. Je n'ai pas compris la dernière partie.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Je veux supprimer le paragraphe proposé qui contient les mots « de la même loi est abrogé ». J'aimerais que ce soit retiré.

Le président: Vous voulez que ce soit retiré?

Mme Ruth Ellen Brosseau: Oui.

Le président: Ce serait donc la dernière partie.

Si je comprends bien, Mme Brosseau demande que le paragraphe 5.1(2), qui propose que l'alinéa 116(4)c.1) de la loi soit abrogé, soit retiré.

Quelqu'un veut-il en débattre?

Monsieur Eyking.

L'hon. Mark Eyking (Sydney—Victoria, Lib.): Monsieur le président, je crois qu'il nous faut examiner la situation dans son ensemble. Évidemment, la récolte de cette année pourrait être la norme. Nous pourrions voir cela, et nous l'espérons, pendant de nombreuses années. Les agriculteurs ont perdu beaucoup d'argent, plus de 8 milliards de dollars. Nous avons entendu tant de témoins et nous avons passé tellement de temps sur cette question, à la Chambre et au comité, que selon moi, cette partie qui porte sur la caducité devrait être retirée.

À tout le moins, au lieu d'une disposition de caducité, il devrait y avoir un examen après quelques années pour vérifier où en est la situation. Ces derniers mois ont été très difficiles pour tout le monde, en particulier pour les agriculteurs, et même pour les compagnies ferroviaires, car nous tentons de savoir où nous nous dirigeons. Je pense que la partie qui porte sur la caducité ne devrait pas se trouver là. Il serait possible d'en arriver à un compromis en prévoyant un réexamen à ce moment-là. Si le système qui est en place fonctionne bien, pourquoi ne pas le conserver au lieu de le laisser tomber? Nous pourrions peut-être le réviser et l'améliorer. Je pense que la partie sur la caducité devrait être retirée et remplacée à l'avenir par « un réexamen à ce moment-là ».

Le président: M. Hoback d'abord, puis M. Lemieux.

M. Randy Hoback (Prince Albert, PCC): Quand nous avons examiné le projet de loi, de prime abord, je me suis demandé pourquoi nous avons fait cela. Puis, j'ai discuté avec les gens

concernés et j'ai commencé à me rendre compte que l'examen allait en fait être devancé. Il commencera cet été.

Cette mesure législative n'a pas été conçue pour régler tous les problèmes. Elle est censée essentiellement servir de correctif, afin que l'examen puisse avoir lieu; ensuite, il y aura des changements structurels et de bonnes recommandations à la suite de l'examen qui aura lieu cet été au Comité des transports. Il est approprié de le faire.

Or, ce que je ne voudrais pas, c'est que nous n'ayons pas de caducité. D'abord, nous pouvons reconduire les dispositions. Donc, après deux ans, si nous estimons devoir les reconduire pour deux autres années, nous serons tout à fait en mesure de le faire. Rien ne nous en empêche. Il est surtout important que nous ne mettions pas en place des mesures qui nuiraient à l'examen.

La disposition de caducité met en réalité une certaine pression pour que l'examen soit effectué et que des recommandations soient formulées en temps opportun, afin que nous puissions déterminer quel changement structurel est nécessaire à la suite du processus d'examen approprié.

Nous convenons tous que c'est très rapide et que l'examen sera plus exhaustif et plus complet, afin de mettre en oeuvre une meilleure mesure législative qui permettra de mieux protéger les agriculteurs à long terme.

La caducité ne me pose aucun problème, car l'examen s'en vient. C'était l'élément clé, et il s'en vient. Monsieur Eyking, je crois que nous sommes d'accord là-dessus. Je ne m'étais tout simplement pas rendu compte que l'examen aurait lieu cet été.

• (0915)

Le président: Monsieur Lemieux.

M. Pierre Lemieux: M. Hoback a parlé avec beaucoup d'éloquence, mais lorsque nous examinons l'ensemble du projet de loi C-30, nous constatons qu'il vise à répondre à une situation urgente dans l'Ouest du Canada relativement au transport du grain, et ce, dans l'immédiat et dans un avenir prévisible. On ne vise pas un changement permanent. Ces changements ne sont pas censés s'appliquer éternellement, durant une longue période. Ils sont censés s'appliquer le temps de régler le problème qui existe actuellement, jusqu'à ce qu'on l'ait corrigé comme il se doit.

Il s'agit d'un ensemble de changements. Voilà pourquoi j'ai posé des questions à Mme Brosseau au sujet de cet amendement, car il ne s'agit pas seulement d'un seul changement, mais d'un ensemble de changements. Tout fonctionne ensemble, dans la même mesure législative, pour régler le problème existant dans l'immédiat et dans un avenir prévisible.

Comme l'a dit M. Hoback, je pense qu'il est approprié qu'une disposition de caducité figure dans le projet de loi. Comme je l'ai mentionné plus tôt, cette disposition de caducité peut être reportée. Les dispositions qui abrogeraient toutes les initiatives du projet de loi C-30 peuvent être reportées si la situation n'a pas été réglée d'ici août 2016.

Il existe déjà un mécanisme qui permet la prolongation de toutes les dispositions contenues dans le projet de loi si le problème n'a pas été réglé de façon appropriée d'ici août 2016. Je crois que nous abordons cela de manière exhaustive. Il y a un début; il y a une fin. La fin peut être reportée si le problème du transport du grain dans l'Ouest canadien n'a pas été corrigé efficacement.

Comme l'a mentionné M. Hoback, il y aura un examen approfondi de la Loi sur les transports au Canada plus tôt que prévu. Cela va commencer cet été, comme vous l'avez dit, monsieur Hoback. C'est peut-être là qu'auront lieu des discussions au sujet des changements à long terme à la Loi sur les transports au Canada, par opposition à ce qui est considéré ici comme la mise en oeuvre à court terme d'initiatives visant à régler un problème précis, et au fait de cibler l'une de ces initiatives en disant qu'on veut la prolonger.

D'ailleurs, comme M. Hoback l'a dit, cela pourrait restreindre l'examen plus approfondi de la Loi sur les transports au Canada qui aura lieu cet été ou avoir une incidence sur cet examen.

Le président: Monsieur Eyking.

L'hon. Mark Eyking: Monsieur Hoback, monsieur Lemieux, j'espère que cela va vraiment arriver. Nous avons ici nos experts. Monsieur le président, j'aimerais savoir si selon eux, il y aura un examen et si cela pourrait se poursuivre sans que l'on ait à revenir à la Chambre des communes et à tout reprendre? Y a-t-il un mécanisme en place à cette fin, ou faudrait-il reprendre tout le processus?

Le président: Je vais demander à Mme Duff, du ministère des Transports, si elle veut faire une observation, ou ce peut être quelqu'un d'autre.

D'abord, je tiens à remercier M. Meredith d'être venu. Il est sous-ministre adjoint à Agriculture Canada.

Nous avons aussi Mme Lenore Duff, directrice générale, Politique des transports terrestres, ministère des Transports, ainsi que trois représentants du ministère de la Justice, soit Mmes Demeena Kaur Seyan et Sara Guild, avocates, Services juridiques, Agriculture et inspection des aliments, et M. Alain Langlois, avocat conseil, Transports.

Madame Duff, avez-vous des commentaires à ce sujet?

• (0920)

Mme Lenore Duff (directrice générale, Politique des transports terrestres, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Au sujet de l'examen de la Loi sur les transports au Canada, notre ministre a indiqué que cet examen sera devancé et qu'il commencera cet été. Je vais laisser Alain Langlois répondre à la question concernant l'expiration de cette mesure législative et les dispositions qui y sont liées.

M. Alain Langlois (avocat conseil, Transports, Services juridiques, ministère de la Justice): C'est un commentaire très juste. Le libellé du projet de loi prévoit actuellement que la mesure législative deviendra caduque le 1^{er} août 2016, à moins que les deux Chambres du Parlement n'adoptent une résolution pour la prolonger.

Donc, lorsque vous demandez si nous devons reprendre tout le processus, à mon avis, la réponse est non. Il faut une résolution des deux chambres pour prolonger durant une période que la résolution va...

L'hon. Mark Eyking: Il doit de nouveau passer par le Sénat et la Chambre des communes?

M. Alain Langlois: Par résolution.

L'hon. Mark Eyking: Donc, oui, je suppose.

Le président: Monsieur Allen.

M. Malcolm Allen (Welland, NPD): Merci, monsieur le président. Veuillez excuser mon retard. Ce sont des choses qui arrivent quand on prend l'avion.

Monsieur Langlois, nous avons vu ce qui est arrivé dans le cas du dernier amendement. Dans quelle mesure pouvons-nous être certains que je n'aurai pas à retourner à la Chambre des communes — et j'emploie la première personne parce que nous avons approuvé cela ensemble — pour le voir être rejeté par la Chambre, ce qui serait plutôt embarrassant, pour être tout à fait franc?

Donc, à votre avis, la mesure tient-elle la route? Parce que dans le cas contraire, pour être honnête, nous devons nous assurer que c'est acceptable, sans quoi nous ne faisons que perdre davantage de temps.

J'ai un autre commentaire — une question —, mais je vais attendre d'avoir une réponse à cette question.

M. Alain Langlois: Ce n'est pas la façon habituelle de rédiger une disposition d'entrée en vigueur, mais ce n'est pas inusité. Cela a été fait dans le passé. On trouve le libellé de l'article 15 du projet de loi dans d'autres mesures législatives et nous nous en sommes inspirés pour la rédaction de cet article. Ce n'est rien d'inventé; le Parlement a déjà adopté quelque chose de semblable.

Le président: M. Lemieux aimerait aussi faire un commentaire.

M. Pierre Lemieux: Malcolm, ce qui distingue d'autres situations du cas présent, c'est que le Parlement a autorisé le comité à inclure cet amendement dans le projet de loi C-30 s'il le désire. Voilà la différence.

Ce que nous avons vu à la Chambre ne peut se reproduire, parce que la Chambre a clairement indiqué que le comité devrait étudier l'amendement de nouveau et que s'il choisit de l'inclure, il est possible de le faire.

Le président: Avez-vous une question complémentaire, monsieur Allen?

M. Malcolm Allen: Sur la question de la caducité, sans vouloir trop insister là-dessus, je comprends pourquoi on ne veut pas l'éliminer, compte tenu de la position de M. Hoback et du gouvernement, selon laquelle cela permettra aux acteurs — espérons-le — de se présenter à la table pour qu'un examen ait lieu.

À mon avis, cela dépend de l'attitude que vous voulez qu'ils adoptent. Permettez-moi d'être franc. Il y a quelques semaines, nous étions en séance publique lorsque les représentants des sociétés de chemin de fer sont venus témoigner au comité. Je ne suis pas très convaincu... Je ne pointe pas du doigt mes amis qui sont à l'autre bout de la table. Ce n'était pas vous. Essentiellement, ils étaient assis là où vous êtes ce matin et ils ne m'ont pas donné l'impression d'avoir vraiment l'intention d'en venir à un accord. En fait, ils étaient extrêmement en colère et si je peux paraphraser M. Mongeau, il nous a dit, en somme, que nous ne devrions pas imposer une réglementation, ce qui ne me porte pas à croire que l'on devrait mettre le bâton de côté. En fait, il faut sortir le gros bâton et non le petit.

Lorsqu'on vient me voir pour me dire qu'à titre de parlementaire, je n'ai pas le droit d'imposer une réglementation, c'est une mauvaise stratégie. Si vous voulez vérifier dans le hansard, c'est exactement ce que je lui ai dit et je le répéterais sans hésiter. J'ai déjà eu affaire à des gens de ce genre dans le cadre de négociations. Vous devez adopter la ligne dure, parce que si vous ne le faites pas, ils arriveront armés jusqu'aux dents et vous serez alors désavantagés. Ils n'aiment pas cela, et la raison pour laquelle cela ne leur plaît pas, c'est que nous faisons preuve d'une grande fermeté, ce qu'ils détestent, si vous me permettez d'utiliser ce terme. Je conviens que le mot est fort, monsieur le président, mais il en est ainsi.

Je dirais que vous voudrez peut-être réfléchir plus longuement à la disposition de caducité avant de décider de la conserver, parce qu'ils ne sont pas venus à la table en démontrant de quelque façon une intention véritable et concrète de procéder à l'examen exhaustif que nous estimons tous nécessaire, et j'entends par là tous les parlementaires, sans exception. Par conséquent, nous avons tous appuyé cette mesure et nous faisons tous les efforts humainement possibles pour qu'elle soit adoptée rapidement.

Je crains qu'en rangeant le bâton au profit d'une collaboration, vous puissiez être obligés d'en chercher un lorsque vous traiterez avec ces gens. De toute évidence, je ne participerai pas aux discussions. Le gouvernement se chargera de l'examen; les fonctionnaires du ministère procéderont à un examen sur le plan du transport. Il est possible que quelqu'un ait à chercher ce bâton; si vous l'avez rangé, vous devrez en chercher un autre. Vous voudrez peut-être simplement le garder à portée de main. Vous n'êtes pas obligés de l'utiliser, mais vous devez toujours en avoir un.

À Welland, il y a un vieil adage selon lequel il ne faut pas s'armer d'un couteau lorsqu'on participe à un duel à l'arme à feu. Je vous suggère donc d'y réfléchir — pour une seconde ou deux — avant de dire que vous seriez heureux d'étudier un amendement favorable qui donne au gouvernement l'option de ne pas adopter une disposition de caducité et de la retirer, simplement. Ce n'est pas une grosse affaire. L'intention, c'est que cette mesure ne soit pas en vigueur pour toujours. L'examen des services ferroviaires doit avoir lieu. Cela devrait résoudre le problème. Ensuite, le processus fera son oeuvre et nous ne devrions jamais avoir à recommencer. Je pense que c'est l'espoir et l'intention de tous. Toutefois, je le répète: si vous arrivez avec des mesures timides, on pourrait bien vous attendre de pied ferme et vous n'aurez rien pour vous défendre.

Je le dis simplement en me basant sur la prestation des deux représentants des sociétés de chemins de fer. Vous devez donc négocier avec eux. Ils ne sont pas venus au comité dans un esprit de collaboration. Je vous suggère de consulter le hansom pour voir ce qu'ils ont dit exactement, car ils n'ont pas fait preuve de souplesse.

C'est ma seule préoccupation. J'ai entendu les réponses de Pierre et de M. Langlois; je comprends tout cela et je n'y vois aucun problème. Je ne fais pas de l'examen des services ferroviaires mon cheval de bataille. Permettez-moi d'être très clair: je n'y tiens pas outre mesure. Ce n'est pas la fin du monde. Je vous sers une mise en garde; vous pourriez avoir à fourbir vos armes. Si vous croyez que les sociétés de chemin de fer seront honnêtes et se présenteront armés de bonnes intentions dans le but manifeste de régler le problème, cette fois... Vous en avez fait l'expérience l'an dernier. Je dirais que certains d'entre vous devraient réfléchir à la façon dont ils ont vécu cette expérience. Demandez aux expéditeurs et aux agriculteurs s'ils ont pensé que c'était une bonne expérience.

Croyez-vous qu'il y aura un changement la prochaine fois? Si vous croyez que oui, je suppose que vous pouvez mettre vos armes de côté. Toutefois, si vous avez des doutes, gardez vos munitions à portée de main. Vous en aurez besoin lorsqu'ils viendront négocier, parce qu'ils se présenteront avec tout leur arsenal.

Merci, monsieur le président.

• (0925)

Le président: Merci, monsieur Allen.

Monsieur Hoback, la parole est à vous.

M. Randy Hoback: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Allen. Manifestement, vous avez beaucoup réfléchi à la question.

Vous avez entièrement raison par rapport à la façon dont ces gens ont traité nos agriculteurs et notre secteur, à la façon dont ils ont traité non seulement les producteurs de céréales, mais tous ceux qui expédient des marchandises par rail, en somme. Ils tiennent leurs clients pour acquis. Ils ont trahi la confiance de leurs clients d'une façon qui démontre leur ignorance ou leur manque de respect relativement à la rapidité du service, la qualité du service, ou quelque autre activité liée au service. En fait, je pense qu'aucun de ces chefs ne comprend ce qu'est le service.

Si au terme de l'examen, qui est prévu pour l'été, ils ont les mêmes résultats qu'auparavant et que je dois revenir au comité l'hiver prochain parce que les agriculteurs se plaignent haut et fort qu'en plus de leur récolte de l'an dernier, leur récolte de cette année reste entreposée dans des silos et que les deux PDG sont assis là en disant qu'il n'y a toujours pas de problème, vous savez ce qui va se produire? Je vais être extrêmement en colère et mon bâton sera beaucoup plus gros, je le garantis, parce que mon bâton, ce sont les agriculteurs. Ils sont ma force.

Je constate que le projet de loi contient toujours une mesure dissuasive: la disposition de caducité. Nous leur donnons amplement l'occasion de faire amende honorable et de se rendre compte à quel point il importe d'obtenir un service adéquat des sociétés ferroviaires. Nous leur donnons toutes les occasions possibles de faire ce qui est bien, de considérer la question en tenant compte du fait que le secteur privé canadien a une responsabilité à l'égard de la population qu'il dessert. Nous leur donnons le bénéfice du doute. Il leur revient de saisir le rameau d'olivier qui leur est tendu, parce que la réalité, c'est que ce n'est pas adéquat. Je pense que beaucoup de gens, tant dans cette salle que dans l'industrie, diraient que ce n'est qu'une solution de fortune. Voilà ce que c'est, en réalité.

Beaucoup de gens considèrent que l'examen doit avoir lieu. Nous avons besoin d'un examen approprié. Nous devons nous assurer que les expéditeurs peuvent obtenir un service du CN et du CP.

Donc, ils voudront peut-être refaire leurs classes. Ils pourraient participer à un atelier de Dale Carnegie et apprendre à se faire des amis et à influencer les gens. Je ne sais pas exactement quel cours leur recommander. Quoi qu'il en soit, la réalité, c'est que le traitement qu'ils nous ont réservé l'hiver dernier, qui était en fait un traitement...

C'est l'une des situations qui me laisse perplexe. Tout le monde repense à l'hiver dernier. Ce n'est pas l'hiver dernier. Cela remonte à bien des années. Une fois, j'ai procédé au chargement de camions « Super B » le vendredi soir et le samedi matin; le départ a eu lieu le dimanche. À destination — un terminal situé à quatre heures de route de ma ferme —, on a informé les camionneurs que le train n'était pas arrivé.

Que faites-vous dans un tel cas? Dix camions font la file. Où peut-on aller? Tout le reste est plein. De plus, je ne suis pas propriétaire des camions; je dois donc payer. On ne me verse aucune indemnité, on ne me présente même pas des excuses. C'est ainsi, tout simplement; il faut prendre son mal en patience. Cela se produit sans cesse. Je me rappelle que dans la petite ville de Canwood, les agriculteurs se rendaient à un silo pratiquement tous les matins pour savoir si on avait des informations sur ce train.

Vous savez, c'est tout simplement stupéfiant. La dernière année a été mauvaise, c'est certain. Il a fait très froid, etc. Mais il n'y a rien de plus normal. C'est le Canada. Il fait froid. Nous exploitons le pétrole et des mines par temps froid. Toutes sortes d'activités ont lieu même par temps froid. À mon avis, ils doivent finir par le comprendre. Si nous exploitons des chemins de fer par temps froid, il doit certainement y avoir un moyen de maintenir le volume dans ces conditions.

Ils peuvent venir au comité et présenter une multitude d'excuses, mais en réalité, il faut des solutions. Ils doivent communiquer avec nous, par l'intermédiaire de ce comité d'examen des transports, et nous demander quelles sont les solutions pour assurer un service rapide pour que les légumineuses à grains puissent être livrées au navire en temps opportun. Ils doivent s'en soucier, mais je crois que ce n'est pas le cas.

Voilà ce que je ne cesse de répéter aux agriculteurs des Prairies. Ils se rendent compte que nous ne pouvons pas résoudre le problème. Je ne peux pas ajouter des locomotives et du personnel sur le réseau ferroviaire. Cela, ils le comprennent. Par contre, ils ne comprennent pas que des gens puissent les tenir pour acquis, les ignorer, puis leur sourire d'un air narquois. Ils veulent que nous leur donnions un bon coup de pied. Ils veulent que ces gens ressentent cette douleur, et c'est notre rôle de nous en assurer.

Donc, si cela ne mène à aucune amélioration, si l'examen des services ferroviaires ne donne aucun résultat, si le statu quo est maintenu, il y aura une incroyable levée de boucliers. Si le CN et le CP ne le comprennent pas, eh bien, ils peuvent toujours suivre l'atelier de Dale Carnegie. Après, ils auront peut-être compris quelque chose. Je vais en rester là, parce que si les choses ne changent pas, nous allons sortir l'artillerie lourde.

À mon avis, ce n'est que la pointe de l'iceberg.

● (0930)

Le président: Merci, monsieur Hoback.

Pour que ce soit clair, si la motion de Mme Brosseau est adoptée, l'amendement G-3 sera rejeté.

La motion proposée vise à modifier l'amendement G-1 en supprimant son deuxième paragraphe.

Une voix: Un vote par appel nominal, s'il vous plaît.

(La motion est rejetée par 5 voix contre 4. [Voir le *Procès-verbal*])

Le président: L'amendement G-1 est-il adopté?

Une voix: Un vote par appel nominal, s'il vous plaît.

(L'amendement est adopté par 9 voix contre 0. [Voir le *Procès-verbal*])

Le président: Je remercie le comité de l'avoir adopté à l'unanimité. Je comprends aussi les préoccupations soulevées et le débat qui a eu lieu. C'est une bonne chose; il est bien d'en avoir débattu.

Comme l'amendement G-1 est adopté, les amendements corrélatifs G-2 et G-3 le sont aussi.

Monsieur Eyking.

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

Après la décision du Président de la Chambre, la semaine dernière, vous nous avez demandé si nous avions d'autres amendements à ajouter à l'amendement dont nous sommes saisis, pourvu qu'il soit lié à l'amendement présenté. Vendredi, j'ai fait parvenir un amendement au comité. Je crois que vous l'avez fait

traduire. Il vise à modifier le projet de loi par adjonction, tout juste avant l'article 5.1(1) proposé.

Monsieur le président, je pense que vous l'avez devant vous. Il serait bien de le faire circuler pour que les membres du comité puissent y jeter un coup d'oeil.

● (0935)

Le président: On le distribue à l'instant.

L'hon. Mark Eyking: Voulez-vous que je commence à donner des explications ou que j'attende que tout le monde en ait une copie?

Le président: Attendez une seconde, la distribution est presque terminée.

Allez-y, s'il vous plaît.

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

Je crois que nous avons voté et que nous étions tous d'accord avec cet amendement qui nous a été renvoyé. Pour diverses raisons, je crois qu'au final, l'amendement présenté précédemment visait à faire en sorte que les agriculteurs puissent être indemnisés.

Et je cite: « L'Office assortit l'ordonnance d'indemnisation rendue en vertu de l'alinéa (4)c.1) de modalités visant à garantir que la personne lésée recevra l'indemnité en temps opportun. »

Cela ressemble à l'article existant que nous avons mis aux voix, qui stipule: « ordonner à la compagnie d'indemniser toute personne lésée des dépenses qu'elle a supportées ».

Je crois que nous comprenons tous que si, par exemple... D'après ce que j'ai compris, la commission des grains...

M. Pierre Lemieux: J'invoque le Règlement.

Je ne comprends pas comment cet amendement a été soumis au comité. M. Eyking affirme qu'il a été soumis vendredi, dans les temps voulus, mais je crois comprendre que ce n'est peut-être pas le cas. Or, s'il s'agit d'un sous-amendement à l'amendement que nous venons d'adopter, il aurait dû être débattu avant que nous n'adoptions ce dernier amendement. Si l'amendement porte sur un sujet différent, il aurait dû être soumis vendredi.

Je crois qu'il faudra attendre que le greffier — ou le président — clarifie cette question pour nous.

Le président: Je vais demander des clarifications au bureau du greffier.

Monsieur Lemieux, nous avons peut-être une explication à ce sujet. L'amendement présenté par M. Eyking n'aurait pas pu être présenté avant l'adoption de l'amendement 5.1 que vous avez proposé. Voilà pourquoi nous n'avons été saisis qu'aujourd'hui de l'amendement de M. Eyking. Cela dit, nous pourrions aussi nous demander pourquoi il arrive aujourd'hui, attendu que nous venons tout juste d'adopter 5.1.

M. Pierre Lemieux: D'accord. J'avais en fait deux questions.

D'abord, s'il s'agissait effectivement d'un amendement distinct, a-t-il été reçu à temps, vendredi? Si ce n'était pas un amendement distinct, mais bien un sous-amendement à celui que nous venons d'adopter, j'estime qu'il aurait dû être présenté de la même façon que le sous-amendement de Mme Brosseau.

Si je ne m'abuse, monsieur le président, vous venez de dire que ce n'est pas un sous-amendement à l'amendement qui vient d'être adopté, ce qui répond à cette question. Or, si c'est un amendement à part entière, a-t-il été présenté au greffier avant le délai de vendredi?

M. David-Andrés Novoa (greffier à la procédure): Par souci de clarté, rappelons qu'un amendement peut être proposé n'importe quand lorsqu'il y a un projet de loi. À ma connaissance, aucun délai n'a été imposé. Si l'amendement n'est pas proposé aujourd'hui, il peut l'être à l'étape du rapport. Vous pouvez en traiter ici, aujourd'hui, ou à la Chambre à l'étape du rapport.

M. Pierre Lemieux: D'accord. Vous avez raison. En fait, maintenant que j'y pense, cela disait [Traduction] « dès que possible ». Le message du greffier recommandait de [Traduction] « soumettre vos amendements dès que possible ». Merci.

Le greffier du comité (M. Jean Michel Roy): Il n'y avait pas de délai particulier, car ils n'ont pas eu le temps de se rencontrer pour en approuver un...

M. Pierre Lemieux: Oui. Je me souviens du libellé maintenant.

Le greffier: ... contrairement à la première fois que nous avons examiné le projet de loi C-30.

M. Pierre Lemieux: Oui, aucun problème.

Merci, monsieur le président.

Le président: Nous avons donc le choix d'en parler ici ou de le renvoyer à la Chambre.

Monsieur Eyking, veuillez continuer.

● (0940)

L'hon. Mark Eyking: Alors, merci pour toutes vos questions, monsieur Lemieux, mais comme vous pouvez le voir, les libéraux font toujours tout dans les règles.

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Mark Eyking: Pour en revenir à mon adjonction à l'amendement, comme stipulé dans l'article que nous venons de mettre aux voix, il est dit « ordonner la compagnie » — ce qui vise qui que ce soit qui transporte le produit — « d'indemniser toute personne lésée des dépenses qu'elle a supportées ». Nous estimons que cela couvre l'expéditeur ou l'agriculteur. Tout cela est très bien, et nous présumons que cette décision incombera à la commission des grains. Par ailleurs, nous voulons éviter que les personnes lésées se retrouvent empêtrées dans une sorte de bureaucratie ou dans le système judiciaire, de sorte que, tout à coup... Laissez-moi vous donner un exemple, rapidement.

Disons qu'un agriculteur a perdu 80 000 \$ parce que le grain qu'il souhaitait voir expédier le 5 janvier ne l'a été que le 5 mars. La commission statue qu'il a perdu 80 000 \$. Très bien. Et maintenant? Cet agriculteur devra-t-il attendre deux ans ou un an? Les compagnies ferroviaires peuvent-elles revenir à la charge et le traîner en cour? Il faut instaurer des modalités pour faire en sorte que les décisions qui seront prononcées aient la même force que celles qui sont rendues par Revenu Canada: l'agriculteur à qui l'on a accordé une indemnité de 80 000 ou 8 000 \$ devrait pouvoir présumer qu'un chèque lui sera envoyé.

Donc, mon amendement dit ceci, et c'est très simple: l'office assortit l'ordonnance d'indemnisation rendue en vertu de l'alinéa de modalités visant à garantir que la personne lésée recevra l'indemnité en temps opportun. Que lorsque ce processus sera mis en oeuvre, des modalités devront être mises en place. Je ne vais pas me prononcer sur ce qu'elles devraient être. C'est au ministère d'y voir.

Par exemple, les compagnies ferroviaires et les compagnies céréalières vont-elles instaurer une sorte de cautionnement afin de constituer une réserve pour faire en sorte que les agriculteurs puissent être indemnisés sur-le-champ? Si rien n'est prévu à cet égard, tout ce que nous aurons fait aura été inutile. Sans ces modalités, l'agriculteur pourrait être contraint à se présenter en cour pendant les semailles pour débattre d'une réclamation qui remonte à l'année précédente.

Je crois qu'il est essentiel de préciser que des modalités doivent être mises en place. Ce n'est pas compliqué: que l'office demande que des modalités visant à garantir que la personne lésée — je pense surtout aux agriculteurs, mais il pourrait s'agir de n'importe qui — recevra l'indemnité en temps opportun. Parce que cela peut très bien devenir infernal pour les agriculteurs et mener à... Voilà la raison qui justifie ma démarche. Je crois que c'est important. Je n'ai pas vu quoi que ce soit à cet égard dans notre projet de loi.

Voilà pourquoi je propose cet amendement, monsieur le président. Je suis ouvert aux observations ou à une mise aux voix.

Le président: Merci.

Des commentaires?

Monsieur Lemieux, allez-y.

M. Pierre Lemieux: Merci, monsieur le président.

Je veux vérifier quelque chose. Ce dont M. Eyking parle a-t-il trait aux marchés qui existent entre un agriculteur et une société céréalière ou aux accords sur les niveaux de service et aux marchés entre les sociétés céréalières ou entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires?

Le projet de loi C-30 porte sur les deux, mais dans deux sections distinctes et de deux façons différentes. Dans la première section, la Commission canadienne des grains sert d'arbitre pour les marchés entre les agriculteurs et les expéditeurs, et dans la seconde, qui vise la Loi sur les transports au Canada, l'OTC est responsable des accords sur les niveaux de service ainsi que de cette disposition que nous venons d'ajouter pour engager les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer.

À quoi l'amendement de M. Eyking se rattache-t-il?

L'hon. Mark Eyking: Je pense qu'il s'inscrit dans ce projet de loi. Je ne pense pas que tout ce projet de loi ait été proposé pour dire que c'est à cause des changements qu'ont subis les marchés qu'un agriculteur n'arrivera pas à vendre à 8 \$ le boisseau les 5 000 boisseaux d'orge qu'il vient d'expédier à Chicago — je ne crois pas qu'il soit question de cela. Nous n'essayons pas de veiller à ce que l'agriculteur reçoive l'argent qui lui est dû de l'acheteur avec qui il a conclu un marché.

Ce projet de loi est pour faire en sorte que l'agriculteur soit indemnisé dans l'éventualité où ses grains ne seraient pas acheminés assez rapidement pour que la transaction ait lieu. Ce n'est pas de sa faute si les locomotives n'avancent pas.

Il ne s'agit pas d'un contrat entre l'acheteur et l'agriculteur, mais plutôt d'une sorte d'accord sur les niveaux de service. Le grain devait se rendre à destination et j'ai perdu de l'argent parce que cela ne s'est pas fait. Le grain n'a pas bougé et j'ai maintenant droit, moi, l'agriculteur, à une indemnité de 10 000 \$. Très bien, mais comment vais-je me faire payer? Faudra-t-il que je me plie à un autre processus ou à une sorte de système judiciaire? La chose a déjà été évoquée. Il y a ces grandes sociétés qui ont plein de ressources et des avocats de haut calibre. Je ne sais pas vraiment qu'est-ce que le système en place...

● (0945)

M. Pierre Lemieux: Excusez-moi. Vous utilisez le « je », comme dans « comment vais-je être payé? » Lorsque vous parlez au « je »...

L'hon. Mark Eyking: Je parle au « je » en tant qu'agriculteur.

M. Pierre Lemieux: ... en tant qu'agriculteur. Alors, ce dont vous parlez concerne la partie du projet de loi qui porte sur les contrats entre l'agriculteur et la société céréalière. C'est de cette partie dont vous parlez.

L'hon. Mark Eyking: Eh bien, mon amendement a trait aux occasions où une décision a été prise... Dans l'article que vous avez proposé et que nous venons d'adopter, on dit qu'une décision peut-être rendue pour contraindre une compagnie à indemniser toute personne qui aurait été lésée, n'est-ce pas? Vous l'avez déjà dit. Très bien. Alors, ajoutons à cela...

M. Pierre Lemieux: Oui, il s'agit d'une personne morale, ce qui signifie qu'il pourrait s'agir d'une entreprise, comme un expéditeur...

L'hon. Mark Eyking: Cela pourrait être n'importe qui.

M. Pierre Lemieux: Quiconque fait affaire avec les compagnies de chemin de fer, oui.

L'hon. Mark Eyking: Quiconque a été lésé...

M. Pierre Lemieux: ... compagnies...

L'hon. Mark Eyking: ... une fois que cela a été établi. Notre alinéa précédent porte sur cette détermination. Une fois que cela a été établi, quelle est la prochaine étape? Voilà pourquoi vous avez besoin de cette précision. Pour boucler la boucle.

Le président: Ici, on parle de la compagnie puis, à la fin, du montant qui va à l'expéditeur.

Monsieur Hoback, allez-y.

M. Randy Hoback: Merci, monsieur le président.

Je suis d'accord avec M. Eyking à bien des égards. Je veux m'assurer que les agriculteurs seront indemnisés et qu'ils le seront en temps opportun. Je tiens à ce que cet aspect soit un point saillant de cet examen, mais ce qui rend les choses vraiment confuses et peu commodes c'est que certains aspects touchent à la Loi sur les grains du Canada alors que d'autres concernent la Loi sur les transports au Canada. Par exemple, une entente entre Viterra et le CN aurait son propre mécanisme de règlement des conflits de travail à même la Loi sur les transports au Canada. Il ferait partie de ce que nous examinerons prochainement relativement à ce type de rémunération, à la façon de l'administrer et aux montants, ainsi qu'aux façons de les négocier dans le cadre de leurs accords sur les niveaux de service.

Lorsque je signe un contrat à la ferme, c'est la Loi sur les grains du Canada qui s'applique. C'est une différente loi, et le ministre en a déjà tenu compte dans le document législatif dont nous sommes présentement saisis. Alors, par exemple, lorsque je conclus un marché avec Viterra et que la compagnie ne vient pas chercher mon grain, j'ai droit au bout d'un certain temps à une indemnité. Je crois que l'on versera certains intérêts et que l'on paiera — peut-être, je ne suis pas certain — pour de l'entreposage. Loin de moi l'idée d'imposer quoi que ce soit, mais je crois que ce concept fait partie des intentions du ministre à l'égard de cette mesure législative.

Là où cela devient plus difficile de s'y retrouver, c'est lorsque vous abordez la chose sous l'angle des transports, et que Viterra ne dispose pas des accords appropriés sur les niveaux de service. C'est une chose si le CN et le CP sont responsables et qu'ils doivent payer une facture, et que cette dernière doit passer par Viterra pour que l'agriculteur soit payé, de sorte que tout le monde... C'est la partie

fautive qui doit payer pour ne pas avoir respecté ses engagements. Alors, que ce soit la société céréalière ou la compagnie de chemin de fer qui n'ait pas respecté ses engagements, il faut que l'argent aboutisse dans les poches de la personne lésée. Je crois que tout est là. Seulement, cela se fait par l'entremise de deux lois distinctes. L'un des deux processus reste à instaurer. L'autre, celui qui a trait à la Loi sur les grains du Canada est en voie de réalisation, puisque c'est celui sur lequel nous travaillons.

Je ne crois pas que l'amendement de M. Eyking va faciliter les choses. Je crois plutôt qu'il les compliquera. Corrigez-moi si je me trompe, mais tous les changements que nous souhaitons faire ne peuvent se faire qu'ici, dans cette séance consacrée à la Loi sur les transports au Canada, c'est bien cela?

Le président: Oui.

M. Randy Hoback: Alors, vous vous intéressez à quelque chose qui nécessitera la modification de la Loi sur les grains du Canada, ce que, je crois, nous avons déjà fait de toute manière. C'est très déroutant et un peu étrange d'essayer de faire cela ici, maintenant.

Le président: La parole est à M. Allen d'abord, puis à M. Eyking.

Je ne savais pas, madame Duff, si vous aviez des observations à formuler, ou si M. Langlois souhaite intervenir... Puisque c'est l'objet de notre séance de ce matin, la Loi sur les transports au Canada et seulement elle.

Monsieur Langlois.

M. Alain Langlois: Pour formuler un commentaire sur les derniers propos qui ont été faits, la LCT régleme les tractations et les relations entre les compagnies ferroviaires et quiconque a une relations contractuelle ou opérationnelle avec elles. Il s'agit donc des expéditeurs pour qui que ce soit qui paie la facture pour le chargement ou peut-être d'un terminal. L'office a déterminé par le passé qu'un terminal pourrait porter plainte même s'il a une relation contractuelle. Il faut donc qu'il existe une relation contractuelle ou opérationnelle pour que la personne ou l'entité ait le droit de porter plainte auprès de l'office en vertu de l'article 116 de la LTC.

Quand l'office fait enquête et prend une ordonnance en vertu du nouveau pouvoir que vous venez de lui accorder aux termes des amendements, il a tout le pouvoir d'ordonner à la compagnie ferroviaire de verser le montant dans un délai de 30, 40 ou 60 jours. Quand il s'agit d'autres modes de transport, l'office paie régulièrement ces montants, et s'il considère que le transporteur ne paiera pas en temps opportun, il versera le montant dans un délai de 30, 40 ou 60 jours. On peut donc vérifier s'il y a conformité ou non. L'office demandera souvent à la compagnie ferroviaire — ou peut-être pas parce qu'il n'en a pas encore le pouvoir —, mais au transporteur aérien ou à d'autres modes de transport de confirmer qu'ils se sont conformés à l'ordonnance.

La question est maintenant de savoir ce qui se passe s'ils ne se sont pas conformés à l'ordonnance. On ne peut éliminer le processus judiciaire et la possibilité pour un transporteur ferroviaire ou aérien ou de tout autre mode de transport de contester une décision administrative. Même si on établit un régime d'indemnisation en vertu d'une ordonnance de l'office, la loi prévoit toujours un processus d'appel. En l'absence d'un tel processus, il serait toujours possible de réclamer un examen judiciaire concernant toute mesure administrative émanant du gouvernement. C'est ma première observation.

J'ajouterais que la loi comprend déjà un pouvoir à l'article 33, lequel stipule clairement que si quelqu'un qui s'est vu ordonner de faire quelque chose par l'office ne s'exécute pas, l'office peut faire homologuer l'ordonnance par la Cour fédérale et utiliser la décision de cette dernière pour exécuter l'ordonnance et obliger l'industrie à s'exécuter. Comment procède-t-on en vertu des règles de la cour? On peut tout d'abord tenter une procédure d'outrage au tribunal contre la compagnie qui ne s'est pas conformée à un ordre juridique et ainsi lui imposer des sanctions pour la punir de ne pas s'être conformée à une ordonnance.

Le processus que prévoient les règles de la cour vous permettrait — comme n'importe quelle règle de n'importe quelle cour — de rendre exécutoire le versement ordonné d'une somme et de saisir des actifs de la compagnie. Vous pourriez puiser dans des comptes de banque. Je veux dire que tout cela... C'est une bonne chose que les cours doivent normalement obtenir un ordre pour exécuter quelque chose. La première chose qui me vient à l'esprit, c'est que si l'office inclut dans son ordonnance un mécanisme pour exécuter... Je m'interroge, cas j'ignore en quoi consiste le mécanisme; en présumant qu'il soit clarifié, il pourrait tout de même faire l'objet d'un appel ou d'un examen judiciaire. Il faut aller plus loin. Je comprends que vous vous demandiez quand s'arrête le processus juridique et quand le paiement est effectué. Je répondrai à cette question — et j'ai déjà témoigné à ce sujet, tout comme... [Note de la rédaction: *inaudible*] — en disant que je n'ai jamais entendu parler d'une compagnie ferroviaire qui ne se soit jamais conformée à une ordonnance de l'office, à moins qu'elle n'ait porté la décision en appel parce qu'elle en avait le droit.

Je travaille depuis 16 ans dans le domaine, et jamais je n'ai vu chose pareille. Si les compagnies ne sont pas d'accord, elles interjettent appel ou réclament un examen judiciaire; mais si elles sont d'accord, elles se conformeront. Elles ne paient pas parce que l'office n'a pas le pouvoir d'ordonner le paiement actuellement, mais si ce dernier leur a ordonné de faire quelque chose, elles s'exécutent. Voilà, en bref, ce que je peux dire au comité.

• (0950)

Le président: Merci beaucoup.

Madame Duff, j'ignore si vous aviez quelque chose à ajouter au sujet des transports.

Je veux maintenant accorder la parole à M. Allen.

M. Malcolm Allen: Permettez-moi de remercier M. Langlois de ses éclaircissements. J'allais simplement lui demander d'expliquer la différence entre l'office agissant en temps opportun et un expéditeur visé par une ordonnance. Comme vous venez de le faire, je n'ai plus de question. Vous m'avez en quelque sorte pris de vitesse, monsieur le président. Merci.

Le président: Cela arrive de temps en temps.

Est-ce que quelqu'un souhaite ajouter quelque chose?

Mark.

L'hon. Mark Eyking: Je ne suis pas en désaccord avec M. Hoback. Je ne pense pas avoir été en désaccord avec quoi que ce soit depuis que nous faisons tous les deux partie du comité. C'est simplement que vous avez indiqué que cet aspect relève du ministère de l'Agriculture. Eh bien, ce n'est apparemment pas le cas, car c'est le ministère des Transports qui est responsable de toute la question.

Vous avez indiqué que si une faute a été commise et qu'on a déterminé qu'il y a une faute et des pertes — quelles soient subies par le transporteur ou, au bout du compte, l'agriculteur —, le ministère des Transports prendrait la décision et imposerait une mesure à la

compagnie ferroviaire, s'il est question de train, évidemment. Vous avez le bâton, et les intéressés obtempèrent habituellement quand le ministère des Transports s'en mêle. Les compagnies peuvent s'adresser aux tribunaux, mais techniquement, elles entament des procédures contre Transports Canada, et non contre l'agriculteur et l'expéditeur, parce que c'est le ministère qui prend la décision.

Est-ce clair?

M. Alain Langlois: C'est l'Office des transports du Canada qui prendrait la décision. Et si un transporteur... et ce n'est pas que dans le domaine ferroviaire. Je ne pense pas qu'une compagnie de transport ferroviaire des marchandises ait omis de se conformer à une ordonnance de l'office. Mais si ce dernier s'aperçoit qu'une ordonnance n'a pas été respectée, il la fera homologuer par la Cour fédérale et pourra utiliser tous les outils dont dispose cette cour pour l'exécuter et pour obliger l'industrie à se conformer. Normalement, quand l'office dépose une ordonnance devant la Cour fédérale, cela attire l'attention de l'industrie.

• (0955)

L'hon. Mark Eyking: À ce sujet, monsieur le président, je n'ai aucune objection à retirer mon amendement si Transports Canada affirme qu'il est inutile parce qu'il dispose des outils nécessaires pour prendre des mesures contre les compagnies ferroviaires afin de s'assurer que l'argent soit versé aux agriculteurs, aux transporteurs ou à d'autres parties concernées.

Vous affirmez que le mécanisme sera là, comme il l'a toujours été pour Transports Canada.

M. Alain Langlois: Il est déjà là. Il existe déjà un mécanisme approprié pour l'industrie. J'utiliserai l'exemple d'un expéditeur qui, dans le cas présent, a obtenu une ordonnance contre la compagnie ferroviaire pour que cette dernière lui verse une indemnité. Si la compagnie ne le fait pas, il est possible d'exécuter l'ordonnance en s'adressant à l'appareil judiciaire, comme c'est le cas pour toute décision devant n'importe quel tribunal du pays.

L'hon. Mark Eyking: Voilà qui nous ramène au commentaire de M. Allen au sujet du gros bâton. Quand on examine toute cette affaire, au bout du compte, c'est Transports Canada qui tient le bâton. En vertu de cette disposition que nous renvoyons ou de cet amendement, le ministère disposera du gros bâton pour obliger les compagnies à se conformer. Si ces dernières n'obtempèrent pas, elles s'exposent aux foudres du ministère.

Je ne retire pas mon amendement.

Le président: Eh bien, c'était ma question.

L'hon. Mark Eyking: Je tiens tout de même à ce qu'il figure au compte rendu.

Le président: D'accord.

L'hon. Mark Eyking: Si je peux terminer, s'il cadre bien avec ce qui est déjà là, je ne vois pas pourquoi le gouvernement ne voterait pas en sa faveur. S'il s'insère bien dans le processus déjà en place, ce n'est pas un gros changement dans l'ordre des choses.

Une voix: [Note de la rédaction: *inaudible*]

L'hon. Mark Eyking: Eh bien, je pense qu'il est nécessaire que le comité reste pour l'été.

Le président: Est-ce que quelqu'un souhaite ajouter quelque chose? Je vois que non.

Nous sommes saisis d'une motion, présentée par M. Eyking. Dois-je la lire? Je présume que non.

(L'amendement est rejeté. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Je vais maintenant poursuivre. Merci beaucoup.

(L'article 6 modifié est adopté.)

(L'article 15 modifié est adopté.)

Le président: Le projet de loi, tel que modifié, est-il adopté?

Des voix: Oui.

Le président: Est-ce que la présidence fera rapport du projet de loi, tel que modifié, à la Chambre?

Des voix: Oui.

Le président: Le comité ordonnera-t-il que le projet de loi soit réimprimé?

Des voix: Oui.

Le président: Merci beaucoup. Comme vous le savez, je compte faire rapport du projet de loi à la Chambre aujourd'hui. Nous savons qu'il importe que ce projet arrive à point nommé pour qu'il soit en place avant la fin des travaux.

Merci à tous. Je remercie les chefs des ministères d'avoir comparu et de nous avoir rendu service. Merci au comité. Nous vous verrons un plus tard cet après-midi.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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