

[Texte]

example, on the Carlton Subdivision, the Shamrock Subdivision . . .

**The Chairman:** Is that on rates or on abandonments?

**Mr. Benjamin:** No, this has to do with a situation where discount rates are in place and you are trying to appeal them because of what they are doing to your subdivision. In light of what is in place now, the minister gets these recommendations for a retention but as a result of earlier clauses in this bill—and we now get down to Clause 47.(2)—he is sitting on retention recommendations for at least two subdivisions and they are both in limbo. Some producers or some shippers, other shippers, try to get into the act.

• 1635

No matter what the CTC says, in the application of this clause and the previous one, the minister can still overrule the CTC on any recommendations they have on retention of a branch line because what has occurred under the clauses previous to Clause 47; there is no longer any grain or very little grain being moved off a particular branch line because of discount or incentive rates or agreements and they want to stop that. But the minister is sitting on it. They are trying to get the recommendation of the CTC for retention put in force. The minister is sitting on it. Now, how do these appellars, within 30 days, get some results? All they can do is go to the CTC and the CTC says, well, you may be right or you are right, but it is on the minister's desk and there is nothing more we can do about it.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, that really is not relevant to Clause 47. I know it is an interesting point but the appeal to the minister from a decision to the CTC is in the National Transportation Act and not in Bill C-155. I do not know of anything in the National Transportation Act that requires the minister to make a decision within a specified period of time. Maybe there should be, but we cannot put it in this proposed act, so that is something that is outside the scope of this bill.

**Mr. Benjamin:** Again, I was just putting the opposite side of the coin, the case being that the CTC recommended retention, a group of producers or shippers wanted to have that put in place, but the minister just leaves it hanging out in the air or the minister even says, no, we are not going to retain it.

**The Chairman:** Then it becomes a political problem, it seems to me.

**Mr. Benjamin:** Well, how do we put this political problem in the bill?

**The Chairman:** You do not. You cannot.

**Mr. Benjamin:** I see.

**The Chairman:** You cannot very well change the National Transportation Act and the minister's authority thereunder in this bill. You would have to amend the National Transportation Act.

[Traduction]

que des audiences ont été tenues pour la subdivision de Carlton, de Shamrock . . .

**Le président:** S'agit-il des abandons ou des tarifs?

**M. Benjamin:** Non, il s'agit d'une situation où des rabais ont été accordés, et vous essayez de faire opposition, en raison du préjudice causé à votre subdivision. Compte tenu de la procédure actuellement prévue, le ministre reçoit des recommandations de maintien des tarifs, mais en invoquant certaines clauses antérieures de ce projet de loi—nous en arrivons maintenant au paragraphe (2) de l'article 47—le ministre ne prend pas de décision sur ces recommandations dans le cas de deux subdivisions au moins, et celles-ci ne savent à quoi s'en tenir. Certains producteurs, ou certains expéditeurs essaient d'intervenir.

Quelle que soit la décision rendue par la CCT dans l'application de cet article et du précédent, le ministre peut passer outre à toute recommandation faite par la CCT pour le maintien d'un embranchement, en raison de ce qui s'est produit aux termes des articles précédant l'article 47; à la suite des rabais, ou des tarifs d'incitation, ou des accords, le transport du grain sur un certain nombre d'embranchements est pratiquement réduit à zéro, et l'on veut mettre fin à cela. Mais le ministre ne bouge pas, et les personnes concernées essaient de faire appliquer la recommandation de maintien de la CCT. Que faire alors pour obtenir un résultat dans les 30 jours? Ils en sont réduits à s'adresser à la CCT, qui peut leur donner raison ou les soutenir, mais le dossier est entre les mains du ministre, et la CCT est impuissante à intervenir.

**Le président:** Monsieur Benjamin, cela ne relève vraiment pas de l'article 47. Je sais que c'est une question intéressante, mais le cas d'appel au ministre sur une décision de la CCT est prévu dans la Loi nationale sur les transports, et non dans le projet de loi C-155. À ma connaissance, rien, dans cette loi, n'oblige le ministre à prendre une décision dans un certain délai. C'est peut-être regrettable, mais il n'est pas en notre pouvoir d'intervenir dans ce sens, et c'est une question qui ne relève pas de ce projet de loi.

**M. Benjamin:** Je vous montrais simplement le revers de la médaille, à savoir le cas où la CCT recommanderait le maintien, appuyée par un groupe de producteurs ou d'expéditeurs, et d'un ministre qui met l'affaire en veilleuse, voire d'un ministre qui adopte la position adverse.

**Le président:** Dans ce cas, il me semble, c'est une question qui relève de la politique.

**M. Benjamin:** Alors, comment allons-nous mettre cette question politique dans le projet de loi?

**Le président:** Nous n'allons pas l'y mettre. Vous ne le pouvez pas.

**M. Benjamin:** Je vois.

**Le président:** Il vous est impossible de changer la Loi nationale sur les transports, ni les pouvoirs du ministre dans le cadre de cette loi. Il faudrait, pour cela, modifier la Loi nationale sur les transports.