

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Il est déclaré par la présente Loi qu'un réseau efficace et fiable de transport du grain, utilisant tous les moyens de transports disponibles au plus faible coût, est essentiel pour protéger les intérêts des producteurs de grain et préserver le bien-être et la croissance économiques de l'Ouest canadien, et que les conditions suivantes favoriseront la réalisation de ces objectifs:

a) que les producteurs de grain conservent le bénéfice d'un taux statutaire pour les marchandises, et soient protégés des augmentations du taux des marchandises qui seraient disproportionnées par rapport aux prix du grain sur les marchés internationaux;

b) que les compagnies de chemins de fer et le gouvernement du Canada s'engagent à assurer aux producteurs un taux spécial pour le transport du grain;

c) que le gouvernement du Canada verse chaque année une contribution financière au réseau de transport du grain de façon à l'indemniser pour les mouvements du grain;

Cette disposition s'inspire de l'article 3 de la loi nationale sur les transports qui définit les objets et la portée du projet de loi. A moins de préciser les choses, à moins d'insérer une disposition définissant sans équivoque l'objet global du projet de loi, nous pouvons insérer par erreur des dispositions comme l'article 62 qui, à toutes fins pratiques et pour toujours, remet entre les mains du gouvernement fédéral les gisements houillers du Dominion et supprime le prix de base de \$2 la tonne.

D'un point de vue juridique et technique, il n'est pas essentiel d'inclure cette disposition dans le projet de loi. En l'absence d'une déclaration de portée générale, nous pourrions faire entrer n'importe quoi dans le projet de loi. J'estime que nous faisons fausse route, et à l'avenir, monsieur le Président, il vous faudra élargir les critères qui servent à déterminer si les amendements proposés sont recevables.

La loi nationale sur les transports est la pièce maîtresse dont découle la plupart des autres lois en matière de transport. Voici un passage de l'article 3.

Il est par les présentes déclaré qu'un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada, et que la façon la plus sûre de parvenir à ces objectifs est vraisemblablement de rendre tous les moyens de transport capables de soutenir la concurrence dans des conditions qui assureront, compte tenu de la politique nationale et des exigences juridiques et constitutionnelles,

a) que la réglementation de tous les moyens de transport ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport;

b) que chaque moyen de transport supporte, autant que possible, une juste part du prix de revient réel des ressources, des facilités et des services fournis à ce moyen de transport grâce aux deniers publics;

Ensuite on énumère les éléments essentiels pour atteindre le but recherché. Si l'on jette un coup d'œil au projet de loi sur l'administration des ports que la Chambre a étudié au cours de la présente session, on constate que ces buts vont dans le même sens que ceux de la loi nationale sur les transports ainsi que les objectifs du projet à l'étude. A l'article 3 de la nouvelle loi on énumère les objectifs de la façon suivante:

«3. (1) Il est déclaré que la politique portuaire nationale du Canada a pour objectif la création d'un système portuaire

a) qui contribue efficacement à la réalisation des objectifs du commerce international canadien ainsi que des objectifs sociaux et économiques, tant au niveau national que régional et local;

b) qui soit efficace;

c) qui offre à des conditions équitables des services de transport de marchandises et de passagers aux usagers des ports canadiens;

d) qui laisse aux sociétés de port locales une très grande marge d'autonomie...

La nouvelle politique portuaire avait essentiellement pour but de donner plus de latitude aux administrations portuaires sur le plan administratif, de leur permettre de s'auto-gérer en quelque sorte. Or, cette politique est non seulement entérinée dans l'article en question, mais elle figure également dans la déclaration d'intention. Il est donc très facile pour la Présidence ou pour qui que ce soit de savoir si nous dépassons les cadres du projet de loi.

La déclaration de principe que j'ai incorporée à la motion n° 1 correspond indiscutablement à la portée du projet de loi car elle vise, de toute évidence, à consolider tous les grands objectifs qu'on voudrait atteindre. A mon humble avis elle est donc parfaitement conforme au but recherché et il faudrait considérer qu'elle complèterait un projet de loi déjà tellement vaste. A moins que vous ne la déclariez acceptable sur le plan de la procédure, j'estime que la confusion continuera de régner quant à savoir si tel ou tel amendement est conforme à l'esprit du projet de loi.

Si vous maintenez toujours ce que vous avez dit dans votre décision préliminaire, madame le Président, que la motion n° 1 est antiréglementaire, il vous faudra étudier en long et en large les motions retenues pour fins de débat à cause de la très vaste portée du projet de loi à l'étude. Il est presque impossible d'imposer une limite, en ce qui concerne les amendements et le débat sur une mesure visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest.

● (1430)

Si vous rejetez la motion n° 1, monsieur le Président, je vous demande humblement d'accorder toute la latitude voulue à l'égard des amendements proposés, à moins que la plupart d'entre eux n'aillent au-delà de la recommandation du gouverneur général, ce qui serait une affaire tout à fait différente. Quant à déborder le cadre du projet, j'estime, en toute déférence, qu'on peut prêter une portée presque illimitée à un projet de loi intitulé: «Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.» C'est un titre qui peut englober bien des choses. En examinant les motions, j'ai constaté qu'elles se rattachent directement et précisément à cet objectif très étendu. En outre, elles se rattachent aux dispositions du projet de loi. J'espère que vous en tiendrez compte en rendant votre décision définitive.

M. Maurice A. Dionne (Northumberland-Miramichi): Monsieur le Président, je voudrais faire quelques brèves remarques là-dessus. A mon avis, peu m'importe qu'il y ait ou non un préambule. Je comprends que certains députés souhaitent en avoir un. Quand les projets de loi sont compliqués, il est parfois préférable qu'ils soient accompagnés d'un exposé des motifs. On peut ainsi préciser l'objet du projet de loi et faciliter le travail du comité.