

soixante-quinze recommandations visant à modifier le bill. Je ne les mentionnerai pas toutes, mais je les ai toutes par-devers moi. Je m'attacherai à une ou deux d'entre elles. J'ai mentionné les trois syndicats du blé de l'Ouest canadien qui se sont réunis sous le nom de *Canadian Co-operative Wheat Producers*. Je vais donner lecture d'une ou deux de leurs recommandations:

On devra prévoir la nomination de trois ou quatre profanes renseignés parmi les membres de la Commission.

Les témoins sont revenus à plusieurs reprises là-dessus, savoir la nécessité d'avoir au sein de la Commission des profanes pouvant juger clairement de toute la situation. De l'avis de quelques-uns des représentants de l'Ouest canadien, si la Commission comprenait tous les modes de transport et voilà pourquoi ports, elle serait passablement favorable aux chemins de fer. Le projet de loi vise à intégrer tous les modes de transport et voilà pourquoi ils voudraient des profanes au sein de la Commission. Une telle initiative, selon eux, empêcherait la mise en échec ou le chambardement de la rénovation du transport canadien de la part de ceux qui sont chargés de son administration.

Je le répète, ils avaient l'impression que la Commission s'intéresserait surtout aux chemins de fer. Ils ont également déclaré ce qui suit:

Nous sommes dans l'incertitude quant aux dispositions touchant la liberté des chemins de fer d'établir leurs tarifs, la discrimination et les préférences injustes, surtout dans les Prairies où les chemins de fer n'ont pas à soutenir de véritable concurrence.

Je veux signaler une fois de plus que la Saskatchewan est véritablement liée au transport ferroviaire. Et ils ajoutaient:

Nous voulons avoir l'occasion d'être entendus en temps utile lorsque la Commission élaborera les règlements de base concernant l'établissement des coûts, surtout lorsqu'il s'agira des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau.

Ils ont aussi formulé la recommandation suivante, et c'est la dernière que je citerai:

Le gouvernement devrait avoir le pouvoir de refuser ou d'accorder les subventions prévues aux chemins de fer, et d'interdire ou de permettre l'abandon d'une ligne ou l'interruption d'un service.

On a apporté de nombreux changements au projet de loi, à la suite de l'audition des témoins devant le comité des transports. Avec au moins 60 amendements, la mesure dont nous sommes présentement saisis ressemble peu au projet de loi initial présenté au comité des transports en octobre dernier. C'est pourquoi, j'estime qu'il est important que nous passions beaucoup de temps à examiner le bill article par article. J'ai parlé des réclamations émanant des provinces de l'Ouest. Il y avait également un mémoire commun présenté par cel-

les-ci et par les Maritimes, auquel la Saskatchewan n'a pas participé. Les dispositions du bill C-231 pourraient avoir des conséquences très graves pour la Saskatchewan, et je m'étonne fort que son gouvernement ne se soit pas exprimé là-dessus en termes plus rigoureux. La Saskatchewan a le plus grand nombre d'embranchements susceptibles d'être abandonnés, malgré la protection assurée à nombre de lignes, selon le ministre, jusqu'en 1975.

● (7.30 p.m.)

La carte officielle émanant du bureau du ministre indique clairement le nombre d'embranchements en Saskatchewan. La majeure partie du blé qui doit être transporté par voie ferrée pour l'exportation provient de la Saskatchewan. Son industrie de potasse croît rapidement et il est essentiel d'imposer des tarifs-marchandises raisonnables pour les longs parcours par chemins de fer jusqu'aux débouchés. On transporte aussi le sulfate de sodium à bord de wagons à trémi. Quand un expéditeur ne trouve pas un autre moyen pratique de transport pour son produit—soit, je le répète, la potasse, le sulfate de soude et d'autres produits—il devient un expéditeur captif. Le ministre connaît les arguments qui ont été avancés lorsqu'il s'agissait de définir un expéditeur captif lors des audiences du comité. Comme l'ont signalé d'autres députés, le bill n° C-231 est censé protéger les expéditeurs captifs contre des tarifs de transport exagérés. Pour protéger le bien-être et les intérêts économiques de toutes les régions du pays, et, je parle encore pour la Saskatchewan en particulier, nous devons veiller à ce que cette protection soit accordée.

J'aurai à ajouter d'autres remarques à propos de la formule du niveau maximum des taux pour les expéditeurs captifs, prévu au nouvel article 336, clause 53, lorsque celui-ci sera examiné. Je me contenterai pour le moment de dire que cette nouvelle formule des coûts variables pour les chargements de 30,000 livres, plus 150 p. 100, donnera un taux de trois à quatre fois supérieur au tarif actuel. Je voulais montrer par là que cette mesure assure peu de protection aux expéditeurs captifs tels que je les ai mentionnés. Même si nous prenons en considération l'appel du ministre en vue de l'adoption rapide du projet de loi, nous devons nous assurer que chaque clause réponde aux besoins de toutes les régions du Canada.

Le ministre sera au courant des points suivants que je tiens à lui rappeler; j'en ai parlé plusieurs fois au comité des transports. Il s'agit de l'abrogation de la subvention pont-rail de 7 millions de dollars par année pour le long parcours au nord du lac Supérieur, dans le Nord de l'Ontario, et qui a servi une fin bien