

Le député de Saskatoon-Ouest et d'autres conservateurs ont prétendu que la motion n° 37 visait à rectifier une erreur commise à l'étape du comité. Nous savons que les ministériels et les conservateurs se sont secrètement mis d'accord sur certaines dispositions. Nous en voyons maintenant le résultat. Nous admettons que les motions n°s 36, 37 et 38 représentent des étapes nécessaires pour protéger les agriculteurs et l'économie en général que le commerce des grains enrichit chaque année d'environ 6 milliards de dollars.

Troisièmement, en vertu du projet de loi C-155 les chemins de fer toucheront des sommes énormes pour transporter le grain. A notre avis, et de l'avis de la majorité des céréaliers, rien ne justifie des sommes semblables pour des choses simplement essentielles. Ce sont des normes minimales que les chemins de fer devraient respecter.

En quatrième lieu, on veut subordonner la Commission canadienne du blé à l'autorité du ministre. Nous n'approuvons pas cette disposition. Comme la plupart des producteurs l'ont probablement fait, nous avons examiné avec soin la possibilité de placer l'administrateur au-dessus de la Commission du blé. Cela ne nous paraît pas raisonnable. Que les conservateurs y voient une idée théorique ou nationale, cela ne la justifie pas. Nous croyons que les états de service de la Commission du blé sont tout à fait acceptables. Ce sont surtout les chemins de fer qui ont causé des embouteillages.

La motion n° 37 ajoute à l'alinéa *e*) de l'article 18, la modification suivante au sous-alinéa (ii) qui se lit comme suit: «de primes et de sanctions non pécuniaires par nature s'il s'agit d'autres participants».

Un député conservateur a soutenu que les grèves étaient la vraie menace. Il n'est pas allé jusqu'à soutenir qu'il devrait y avoir une disposition anti-grève, mais cela semblait sous-entendu dans son discours. Nous ne pensons pas qu'il soit justifié de prévoir des sanctions pécuniaires contre la Commission du blé, les syndicats ou les céréaliers pour toute situation imaginable indépendante de leur volonté. Dès qu'un wagon est chargé, le reste ne les concerne plus. Il leur reste plutôt à labourer la terre, quelles que soient les conditions du sol, même en temps de sécheresse. Ils n'auront peut-être pas d'argent pour acheter des engrais ou encore payer les frais de transport routier. Ces diverses tâches incombent à l'agriculteur. Il est tout à fait illogique de désigner des responsables autres que les chemins de fer.

La motion n° 38 ajouterait à l'alinéa *e*) de l'article 18 ce que le député de Saskatoon-Ouest a décrit comme des règles les plus invraisemblables. Nous verrons bien si les conservateurs voteront avec les libéraux, comme ils l'ont fait à l'étape du comité ou s'ils voteront avec nous qui proposons de modifier ces règles pour le plus grand bien des agriculteurs et de l'économie et non des chemins de fer.

Je vois que vous vous levez pour m'indiquer que mon temps est terminé, monsieur le Président. La motion n° 38 ajoute les mots suivants: «mais ces primes et ces sanctions ne s'appliquent pas à l'affectation des wagons ni n'affectent le système de

quota de la Commission canadienne du blé». Cela se passe d'explication.

M. Bill Blaikie (Winnipeg-Birds Hill): Monsieur le Président, je voudrais reprendre certains des arguments avancés par mes collègues au sujet de l'importance de ces amendements, particulièrement en ce qui a trait aux exigences qu'ils imposent aux sociétés ferroviaires et aux sanctions qu'ils prévoient lorsque ces sociétés ne fournissent pas le rendement que l'on attend d'elles en matière de transport du grain et, en fait, de tout autre produit.

C'est un fait historique au Canada que les compagnies de chemin de fer n'ont pas répondu aux attentes qu'elles ont souvent créées afin d'obtenir du gouvernement et des Canadiens diverses subventions destinées à l'amélioration des lignes d'embranchement, à la construction de wagons-trémies fournis par l'État parce que les entreprises refusaient d'entretenir leur matériel roulant, ou encore servant à la prestation de services voyageurs. Sur ce dernier point, les sociétés ferroviaires se sont efforcées d'obtenir du gouvernement qu'il investisse autant d'argent que possible pour les amener à offrir des services voyageurs par train au Canada. Les sociétés ferroviaires canadiennes n'ont cessé, par une foule de moyens, d'arracher de l'argent au gouvernement et donc aux Canadiens. Il est abominable que les gouvernements successifs n'aient pas eu le courage de forcer les chemins de fer à répondre aux attentes qu'ils avaient créées afin d'obtenir ces subventions.

Ces amendements proposent que nous commençons enfin à faire preuve de fermeté envers les sociétés ferroviaires en ajoutant à la loi des dispositions en ce sens. Nous n'avons aucune confiance envers les règles et règlements actuels concernant le rendement des chemins de fer. Nous n'avons aucune confiance dans les organismes existants. Nous constatons régulièrement que les sociétés ferroviaires échappent à toute sanction tandis que d'autres institutions et organismes du Canada doivent se plier à des exigences rigoureuses. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons proposé cet amendement, afin de corriger ce qui nous semble une relation indésirable et continue entre le gouvernement et les compagnies de chemin de fer. Ces dernières ont reçu une foule de subventions au cours des années, mais on ne les a jamais forcées à répondre aux attentes créées au moment de l'octroi des subventions. Elles n'ont jamais atteint leurs objectifs en matière de rendement de façon durable. C'est pourquoi nous croyons qu'il faut prévoir des sanctions à l'égard des sociétés ferroviaires. Je viens d'arriver à la Chambre, mais je crois savoir que les conservateurs nous appuient à ce propos.

[Français]

M. le vice-président: A l'ordre! Comme il est 13 heures, la séance est levée jusqu'à 14 heures.

(La séance est suspendue à 13 heures.)

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 14 heures.