

*Transport du grain de l'Ouest—Loi*

**M. Mazankowski:** Quoi qu'il en soit, l'alinéa 10a) représente un avantage important pour les expéditeurs et les agriculteurs. J'en ferai la lecture pour qu'il soit inscrit au compte rendu des délibérations:

L'Administrateur peut, au nom de tout expéditeur de grain ou groupes d'expéditeurs de grain, amorcer des procédures devant la Commission ou devant les tribunaux, afin de préserver tout recours que leur accorde le présent article.

b) Aux fins de tout recours que possèdent les expéditeurs de grain contre une compagnie de chemin de fer en vertu de la Loi sur les chemins de fer, de la Loi nationale sur les transports ou de la présente loi, à l'exclusion des recours prévus au présent article, l'Administrateur est réputé être un expéditeur de grain. Il peut exercer lui-même un tel recours et s'il obtient gain de cause, chaque expéditeur de grain doit en bénéficier dans toute la mesure du possible.

Nos amis du parti néo-démocrate ont critiqué et ridiculisé le rôle de l'Administrateur. Dans l'étude de cette motion, j'aurais alors pensé qu'ils s'en prendraient au fait que l'Administrateur peut agir au nom des expéditeurs de grain.

● (0330)

J'ose espérer qu'au cours de ce débat nous entendrons le ministre des Transports (M. Axworthy), qui est un homme probe. Il reconnaît qu'une très lourde obligation pèse sur les contribuables du Canada, en fait, sur les agriculteurs, de payer les services qui, nous l'espérons, seront assurés par les chemins de fer.

Il reconnaîtra, comme nous l'avons fait durant les audiences et au cours du présent débat, que les producteurs veulent qu'on leur garantisse que ces services seront rendus. Ils veulent être sûrs que leur grain sera transporté en temps opportun, c'est-à-dire qu'il sera au bon moment, et qu'ils seront en mesure d'éviter de gros frais d'entreposage et des pertes de ventes. Il faudrait qu'il y ait recours. Au cas où cela ne se produirait pas, le producteur devrait avoir un certain recours. L'administrateur peut, dans ce cas, agir au nom du producteur.

Le gouvernement dira probablement qu'il a prévu ce cas en insérant dans la loi l'article 262. Comme l'a signalé plus tôt le conseiller juridique du Comité, l'article 262 n'est pas efficace du point de vue du transport du grain. Le député de Regina-Ouest (M. Benjamin) et d'autres députés, qui ont cherché à obtenir un dédommagement des chemins de fer, en vertu de l'article 262, nous ont dit qu'il ne constituait pas un instrument efficace.

Au moment d'en venir à la dernière phase de ce débat, j'espère que le ministre des Transports étudiera attentivement cet article, et, s'il y a lieu d'y apporter des modifications, je suis sûr que nous pourrions le faire d'un commun accord. Je recommande effectivement la motion n° 58 à l'attention du ministre et je veux lui demander de l'examiner attentivement. Je crois qu'elle dissiperait bien des craintes et des suspicions chez les producteurs. Je sais qu'elle se trouve au premier plan de leurs préoccupations, à cause des expériences malheureuses qu'ils ont vécues. J'espère que le ministre ou son secrétaire parlementaire prendra part à ce débat. Ils ont eu l'occasion d'étudier cette disposition. J'espère qu'ils l'examineront à nouveau à l'envisageront d'un point de vue positif. Ce faisant, ils

contribueront appréciablement à améliorer le présent projet de loi et à y incorporer une disposition qui s'appliquerait plus particulièrement aux expéditeurs et producteurs de grain. Cela pourrait leur être très profitable au cours des années à venir.

**M. Les Benjamin (Regina-Ouest):** Monsieur le Président, je suis content que nous ayons à traiter de cette motion importante du parti conservateur. Je signale à mon honorable ami et collègue de Végréville qu'il transpose dans la motion n° 58 ce qui existe déjà dans la Loi nationale sur les transports et dans la Loi sur les chemins de fer. Je suis certain qu'il conviendra que, malgré la vive opposition qu'il a faite en qualité de membre de l'opposition et de ministre des Transports, s'efforçant de remédier aux problèmes qui sont survenus au cours des dernières années, que nous n'avons jamais réussi à appliquer les dispositions de ces lois, que ce soit par l'intermédiaire de la Commission canadienne des transports ou par celui des tribunaux.

J'ai lu attentivement la motion n° 58 présentée par le député de Kindersley-Lloydminster (M. McKnight) qui, je l'espère, parlera encore à ce sujet. Nous trouvons dans cette modification les mêmes propos, la même rengaine, que nous avons entendus depuis la Commission MacPherson de 1965-1966. Les députés de ce temps et peut-être même mon ami de Dartmouth-Halifax-Est s'en souviendront, car ce dernier était ici avant que j'y sois moi-même . . .

**M. Forrestall:** Et ne l'oubliez pas.

**M. Benjamin:** Les députés croyaient alors que la nouvelle Loi nationale sur les transports, qui a été adoptée à la suite du rapport présenté par la Commission royale MacPherson, résoudrait les problèmes que relève le député de Végréville à mentionnés. Nous nous y efforçons depuis vingt-cinq ou vingt-six ans. J'ai fait à la Commission canadienne des transports deux ou trois soumissions en vertu de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi nationale sur les transports, en vue de mettre en vigueur certaines des choses que vous relevez dans votre modification.

Et que nous a dit la CCT? Que le rendement des chemins de fer était raisonnable. Qu'importe si le député de Medicine Hat (M. Hargrave) manquait de wagons à bestiaux. Quelle importance que les producteurs de pommes de terre du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard n'aient pas assez de wagons pour expédier leur récolte. Et que nous apporte-t-on ici? Une modification posée par le député de Végréville (M. Mazankowski). Nous pouvons l'adopter. Mais c'est toujours la même rengaine: des mesures qui ne sont pas assez énergétiques, le genre de mesures législatives que nous a apportées le régime libéral.

Si l'honorable député de Végréville, qui avec ses idées de grandeur sera ministre des Transports, doit remettre dans la loi sur le Nid-de-Corbeau les mêmes maudites affaires qui se trouvent déjà dans la Loi nationale sur les transports et la Loi sur les chemins de fer, on s'explique les paroles de mon collègue de Vancouver-Kingsway qui a qualifié cette modification de banale alors que moi je l'appelle un trompe l'œil.