

compagnies de chemin de fer» au mot «participants». L'article 21 explique la méthode que l'administrateur doit utiliser pour fixer des objectifs de résultat à atteindre et établir les règlements à l'égard des divers participants. L'amendement proposé par le député de Regina-Ouest permettrait uniquement à l'administrateur de fixer les objectifs des sociétés ferroviaires. Nous affirmons depuis le début que le réseau de manutention et de transport des céréales comprend bien d'autres groupes que les sociétés ferroviaires. Il comprend les élévateurs, la Commission canadienne du blé, la Commission canadienne des grains, les élévateurs terminus, les transporteurs des Grands lacs, l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, les opérations portuaires et de 25 à 30 syndicats. Chacun de ces groupes joue un rôle très important et particulier; chacun doit s'acquitter de certaines obligations.

Je comprends parfaitement ce que le député cherche à faire. Il cherche à s'en prendre aux sociétés ferroviaires qui, en grande partie, sont responsables de l'acheminement des grains, mais il a tort en l'occurrence de vouloir tout leur mettre sur le dos.

A propos du mandat ou des objectifs du Coordonnateur du transport des grains, voici ce qu'on dit:

(1) accroître la capacité de manutention et d'acheminement des grains du réseau pour que les exportations augmentent de 20 p. 100 en 1980 et de 50 p. 100 d'ici 1985 (jusqu'à concurrence de 30 millions de tonnes);

Ces objectifs sont en fait déjà atteints. On ne les aurait pas atteints simplement en fixant des objectifs de rendement aux sociétés ferroviaires. On a convoqué toutes les parties et on a dit: «Voilà les objectifs. Ils ne sont pas du tout hors de notre portée. Mettons-nous donc à l'œuvre et efforçons-nous, tous ensemble, de les atteindre». On ajoute:

(2) s'assurer que les grains des Prairies parviennent sur les marchés canadiens et étrangers d'une façon prompte, efficace et ordonnée;

Ce n'était pas à un objectif pour les seules sociétés ferroviaires, mais bien pour toute la collectivité. On poursuit:

(3) obtenir la collaboration et la participation des secteurs qui s'occupent de fournir les services et les installations nécessaires à l'acheminement et à la manutention;

(4) apporter les changements nécessaires au niveau de la planification et de la mise en application pour favoriser l'efficacité du réseau et pour accroître la capacité de façon que les exportations augmentent de 50 p. 100 d'ici 1985;

Les sociétés ferroviaires ont effectivement joué un rôle majeur. Elles disposaient d'un matériel roulant suffisant pour acheminer cette quantité de grains. Le député a tort de s'en prendre à elles comme si elles étaient les seules responsables. Le dernier objectif se lit comme il suit:

(5) tenir toutes les parties et les Canadiens au courant des points forts et des points faibles du réseau.

Cela signifierait que chacun savait ce qui se passait. Les agriculteurs et l'ensemble de la collectivité connaissaient les participants importants et leurs rôles. Notre parti ne saurait appuyer la proposition du NPD qui exclurait tous les autres participants de ce domaine très important.

La motion n° 42 vise le même objectif. J'en cite l'extrait suivant:

... mette en œuvre un système prévoyant l'application de sanctions aux compagnies de chemins de fer ...

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Encore une fois, le député a cherché à remplacer «participants» par «compagnies de chemins de fer». Encore une fois, il donne à entendre à la Chambre que les grains ne peuvent être transportés que par les sociétés ferroviaires. Nous n'entendons pas donner notre appui à la motion n° 42.

Pour ce qui est de la motion n° 43, le député a vraisemblablement une honorable intention, sauf qu'il voudra probablement reconsidérer l'article 21b) du projet de loi qui dit ce qui suit:

... l'octroi de primes aux participants ou à telle catégorie d'entre eux, à l'exception des compagnies de chemins de fer ...

Le député voudrait remplacer cette disposition par ce qui suit:

«participants, autres que la Commission canadienne du blé, ou à telle catégorie d'entre eux».

La disposition qu'il voudrait faire inclure empêcherait la Commission canadienne du blé de recevoir des primes. Elle devrait pourtant y avoir droit si elle s'acquitte bien de sa tâche et réalise ses objectifs. Ce sont les producteurs qui en profiteraient au bout du compte. Le député voulait s'assurer qu'aucune sanction ne serait imposée à la Commission. Nous partageons son point de vue car il ne faudrait absolument pas que les sanctions dont elle pourrait faire l'objet se répercutent sur les producteurs. Ils seraient pénalisés pour des choses qui échappent à leur contrôle. Je crois que si la Commission canadienne du blé, agissant au nom des producteurs, s'acquitte bien de sa tâche et qu'elle atteint ses objectifs pour le plus grand bien des producteurs, il me semble qu'on devrait la soutenir.

Il y a peut-être d'autres députés néo-démocrates qui aimeraient parler de cet amendement, mais nous ne pouvons pas l'accepter à cause de la façon dont il est formulé. Nous avons déjà proposé une disposition analogue dans la motion n° 44 que le député de Kindersley-Lloydminster (M. McKnight) a présentée. Voici le passage en question:

... l'application de sanctions aux participants ou à quelque catégorie d'entre eux, autres que les chemins de fer, qui n'atteignent pas ces objectifs.

● (1220)

Autrement dit, les sanctions appliquées à la Commission canadienne du blé ne seraient pas d'ordre pécuniaire et, par conséquent, les producteurs ne seraient pas pénalisés. J'aimerais que le député relise cet amendement.

Selon l'amendement n° 44, les sanctions imposées aux participants autres que les sociétés ferroviaires parce qu'ils n'auraient pas réalisé leurs objectifs ne seraient pas d'ordre pécuniaire. Nous trouvons que ce serait une mesure logique et réaliste. Je prie donc instamment les députés du NPD de donner leur appui à cette motion plutôt qu'à la motion n° 43 qui fait tout simplement double emploi. Elle n'empêcherait pas la Commission canadienne de toucher des primes et de réaliser ses objectifs pour le plus grand bien des producteurs.

Je passe maintenant aux motions n° 45 et 46 qui traitent des sanctions à imposer aux sociétés ferroviaires. Elles font état des sanctions maximales applicables aux sociétés ferroviaires aux termes du système de primes et de sanctions qui est prévu à l'article 21 du projet de loi. Dans sa version originale, on avait fixé ce niveau à 40 p. 100 de la contribution applicable à leurs frais fixes.