

*Transport du grain de l'Ouest—Loi*

J'aimerais présenter brièvement deux arguments, monsieur le Président. Le premier porte sur le transport du grain. Selon la description du grain donnée dans les définitions du projet de loi, il est clair que la production d'huile de colza ou de canola est couverte par cette mesure. Ces produits devraient être visés par les dispositions concernant le transport, l'expédition et la manutention du grain. Par conséquent, cela ne sort pas du contexte de cette mesure de l'on se fie à la définition du produit.

Deuxièmement, si l'on estime que cela dépasse le cadre de la recommandation royale, je tiens simplement à vous dire, monsieur le Président, qu'à mon humble avis, il n'en est rien. Cette motion propose en réalité de maintenir le *statu quo* sur le tarif marchandises au-delà de Thunder Bay, à savoir le taux compensatoire minimum prescrit par la Commission canadienne des transports selon une certaine formule. L'amendement vise à s'assurer que ce taux est maintenu, car, en toute franchise, le colza et le canola étant considérés comme des grains dans le tarif marchandises statutaire, il serait transporté au taux statutaire de n'importe quel endroit de l'ouest du Canada à Thunder Bay et au taux commercial au-delà de Thunder Bay. Par conséquent, l'incidence nette sur ces deux produits serait peut-être pire qu'auparavant. Cette motion obligera la compagnie de chemin de fer à prescrire un taux compensatoire minimum au-delà de Thunder Bay, ce qui n'a aucun effet sur la prérogative royale ni sur la somme dont il est question dans ce projet de loi. Il convient à mon sens de bien le préciser.

● (1125)

Je le répète, en parlant du principe général sur lequel repose ce projet de loi, puisque de toute apparence l'énoncé des objectifs dont j'ai si bien parlé est contesté, on peut dire qu'on ne peut compter que sur le long titre, à savoir «Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest». Le Canola et le colza transformés sont considérés comme du grain.

Par conséquent, monsieur le Président, cette motion est recevable eu égard à la prérogative royale ainsi qu'au fond et à l'objectif de ce projet de loi.

**M. Bill McKnight (Kindersley-Lloydminster):** Je serai bref, monsieur le Président. Je constate que le secrétaire parlementaire et le président du comité permanent des transports sont là. Si le comité avait eu une copie du rapport Allan, comme nous l'avions demandé, on aurait probablement proposé plus d'amendements analogues à la motion no 89. Ce rapport est le fruit d'une étude du gouvernement qui corroborait directement ce que mon collègue le député de Végréville (M. Mazankowski) a dit sur les ramifications de cette motion. Si vous aviez ce rapport, monsieur le Président, je suis certain que vous pourriez voir qu'elle ne touche en rien la prérogative royale.

**Le président suppléant (M. Corbin):** Je crains que le député ne parle des mérites relatifs du fond de l'amendement à l'étude et non de sa recevabilité sur le plan de la forme dans le sens strict du terme. Je lui demande de parler du sujet.

**M. McKnight:** Monsieur le Président, ce bref énoncé d'objectifs était fait de telle façon que les services du greffier et vous-même, puissiez demander un document que nous ne sommes pas parvenus à obtenir, le rapport Allan, qui influencerait manifestement le jugement que vous devez rendre sur la

motion n° 89 quant à sa recevabilité et quant à savoir si, dans le contexte de la prérogative royale, elle modifie l'objectif du projet de loi et son interprétation du terme «grain», comme l'ont dit mon collègue le député de Végréville ou le député de Regina-Ouest (M. Benjamin), et quant à savoir si cette interprétation modifie le moindrement l'esprit du projet de loi. C'est la raison pour laquelle je parlais de ce rapport. Les membres du comité permanent des transports ne l'ont pas eu mais peut-être que vous, vous l'avez eu, Monsieur.

● (1130)

**Le président suppléant (M. Corbin):** La Chambre va maintenant poursuivre le débat et reprendre l'étude de la motion n° 33. La parole est au député de Winnipeg-Nord (M. Orlikow).

**M. David Orlikow (Winnipeg-Nord):** Monsieur le Président, nous débattons du projet de loi depuis quelques semaines déjà, mais je ne peux m'empêcher de songer aux trois éloquents discours qu'ont prononcés jeudi après-midi le premier ministre (M. Trudeau), le chef de l'opposition officielle et le chef du Nouveau parti démocratique sur la façon dont ils perçoivent le Canada de l'avenir, à savoir comme un pays où règne la tolérance démocratique et où tous ceux qui ont aidé à édifier notre pays auraient les mêmes droits. Je n'ai pu m'empêcher de penser que rien ne tout cela n'aurait été possible—en fait, nous n'aurions même pas eu de pays—si les Pères de la Confédération n'avaient pas eu la clairvoyance et l'audace de faire construire un chemin de fer de l'Atlantique au Pacifique.

Quiconque jette un coup d'œil sur la carte de l'Amérique du Nord se rend compte que l'activité économique sur notre continent ne se fait pas d'Est en Ouest ou d'Ouest en Est mais bien du Nord au Sud et du Sud au Nord. Les gens de Vancouver ont beaucoup plus de choses en commun avec ceux de Los Angeles et de San Francisco qu'avec ceux d'Ottawa. Ceux qui vivent à Halifax ont beaucoup plus de choses en commun avec les citoyens de Boston, de New York et de Philadelphie qu'avec les citoyens de Winnipeg. Les Canadiens de Winnipeg ont beaucoup plus en commun avec les citoyens du Minnesota et de Minneapolis qu'avec ceux de Halifax. Par conséquent, sans le chemin de fer, notre pays n'existerait pas.

Sir John A. Macdonald a fourni tout le soutien nécessaire, soit des dizaines de millions de dollars et des millions d'acres de terre aux promoteurs du CP. Puis, d'autres hommes d'affaires ont cru pouvoir réaliser des profits en construisant d'autres chemins de fer. En fin de compte, nous n'avions plus deux sociétés ferroviaires, mais au moins cinq. Nous avions le Grand Tronc, le Grand Tronc du Pacifique, le Grand Tronc du Nord, et plusieurs autres.

C'est alors que nous nous sommes rendu compte qu'elles étaient trop nombreuses pour pouvoir survivre financièrement. Elles ne pouvaient pas toutes être exploitées à profit. Elles allaient tôt ou tard faire faillite. C'est ainsi que le gouvernement de l'époque a nationalisé les sociétés ferroviaires, en a pris la maîtrise et les a fusionnées pour créer les Chemins de fer Nationaux. Nous nous sommes retrouvés avec essentiellement deux sociétés ferroviaires transcontinentales, le CP et le CN, dont une entreprise privée et une dite entreprise publique.