

fait un marché qui leur est très favorable. Ils recevront plus d'un milliard de dollars par année pour le transport du grain. Au cours des délibérations du Comité, on a eu l'impression que les compagnies ferroviaires n'estimaient pas ce montant suffisant. En fait, elles continuent de se plaindre bien que le gouvernement ait été très généreux à leur endroit et très dur envers les agriculteurs en raison des augmentations supplémentaires des tarifs de transport.

Il est donc très important que le paragraphe (8) soit examiné très soigneusement. Il énonce clairement ce qui suit:

Le niveau des installations consacré au trafic du grain par une compagnie de chemin de fer doit être le même que le niveau consacré à d'autres types de trafic; le défaut d'atteindre ce niveau est corrigé par les ordonnances que la Commission juge appropriées dans les circonstances.

L'honorable député de Vancouver-Kingsway a dit que ce paragraphe était banal. Mais il est important, notamment du fait que la contribution déterminée par rapport aux coûts constants est évaluée à 20 p. 100 dans ce projet de loi.

J'ai en main un document que tous les honorables députés ont sûrement reçu du CN. Il décrit certains avantages et inconvénients de ce projet de loi et soutient que la contribution déterminée par rapport aux coûts constants n'est pas suffisante. On l'a présenté à Snavely, auquel on a fait valoir le bien-fondé d'une contribution déterminée en fonction des coûts constants et équivalant à 35.3 p. 100 des coûts variables afférents au volume et aux lignes. Le document traite aussi du loyer de l'argent.

Nous savons que cette contribution a été évaluée à 20 p. 100 pour la dernière campagne agricole et à 18.5 p. 100 pour la présente. Ce facteur est pris en compte dans l'évaluation du coût du transport du grain. Au lieu de 18 p. 100, CN et CP demandaient 30 p. 100. Snavely a fixé la proportion à 25.43 p. 100. Je prie instamment les honorables députés d'examiner très attentivement les paragraphes 7, 8, 9 et 10, qui renforcent énormément l'obligation juridique qui doit être imposée aux chemins de fer de s'acquitter de leurs responsabilités dans l'intérêt des producteurs et pour que le transport du grain s'effectue de façon efficace, sûre et fiable.

M. Benjamin: Monsieur le Président, je serais très heureux de laisser l'honorable député de Végréville (M. Mazankowski) continuer ses observations. Il s'agit de l'une des principales motions du *Feuilleton*. Je suis sûr que le ministre des Transports (M. Axworthy) serait disposé à laisser l'honorable député continuer ses observations. Je proposerais que la présidence demande le consentement unanime de la Chambre pour que l'honorable député poursuive son intervention.

M. le vice-président: L'honorable député de Végréville (M. Mazankowski) désire-t-il avoir le consentement de la Chambre pour continuer ses observations?

M. Mazankowski: Je serais très heureux de poursuivre, monsieur le Président.

M. le vice-président: L'honorable député a-t-il le consentement unanime de la Chambre?

Des voix: D'accord.

Transport du grain de l'Ouest—Loi

M. Mazankowski: Monsieur le Président, cela me donne l'occasion de détailler les paragraphes auxquels j'ai fait allusion plus tôt. J'ai déjà parlé du paragraphe 8. J'aimerais maintenant aborder l'alinéa 9a), qui effectivement fait intervenir l'administrateur lequel doit tenir les chemins de fer responsables et leur imposer l'obligation juridique de s'acquitter de leurs responsabilités et de fournir des installations de transport adéquates.

L'alinéa 9a) dit ceci:

Lorsque l'Administrateur estime que des accords de réciprocité ou autres entre des compagnies de chemin de fer sont nécessaires, au nom et dans l'intérêt des producteurs de grain, afin que les mouvements du grain s'effectuent de façon plus efficace, adéquate et sûre, il doit demander à la Commission de rendre une ou des ordonnances visant la conclusion des accords nécessaires; la Commission peut accorder totalement ou partiellement, la demande de l'Administrateur.

Nous avons plus tôt discuté d'une motion dans laquelle nous proposons une modification obligeant les chemins de fer à conclure des accords de réciprocité, au besoin et dans l'intérêt des producteurs. Est prévue ici la même disposition, et encore une fois, l'honorable député de Vancouver-Kingsway la qualifie de frime. Je suis étonné et même époustoufflé qu'il fasse des commentaires aussi peu pertinents au sujet d'une motion globale présentée par l'honorable député de Kindersley-Lloydminster. Cette motion touche au cœur même des objectifs de rendement et assure que le service nécessaire sera fourni.

Au cours des audiences du comité et tout au long du débat qui s'est déroulé à la Chambre au sujet de ce projet de loi, nous avons appris, notamment dans nos déplacements à travers le pays, et d'après les lettres que nous avons reçues, que des groupes et organisations de producteurs jugeaient insuffisants les garanties ayant trait aux services et au rendement. Le projet de loi prévoit des contributions, des sanctions et je ne sais quoi pour l'expéditeur qui se sent lésé ou juge insuffisant le service qu'il reçoit, mais aucun mécanisme ne lui permet d'obtenir réparation. Cet amendement contribue énormément à résoudre ce problème particulier.

Passons maintenant à l'alinéa 10a), qui représente l'essence même de cette motion. Il prévoit un mécanisme par lequel un haut fonctionnaire peut, au nom d'un expéditeur ou d'un groupe d'expéditeurs, chercher à obtenir réparation. Quand on songe à ce qu'il en coûte en cas de litige, je pense que c'est un élément très important pour les producteurs. Je suis sûr que le député de Regina-Ouest pourrait nous en dire long sur ce qu'il en coûte en cas de litige. C'est extrêmement coûteux et c'est un poids très lourd à supporter pour les petits exploitants.

M. Benjamin: Oh!

M. Mazankowski: Si le député de Regina-Ouest veut dire quelque chose, je lui céderai volontiers la parole. J'aimerais qu'il cesse de murmurer, de marmonner, de marmotter et de renâcler. On dirait une bande de poules qui picorent d'un côté et une bande de chiens de chasse de l'autre. C'est le groupe le plus grossier que j'ai jamais vu dans un lieu de réunion.

M. Benjamin: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. J'appuyais simplement le député de Végréville. J'étais d'accord avec lui quant aux frais judiciaires. J'aimerais avoir l'occasion d'expliquer la manière dont nous avons réussi à récupérer une partie des frais. J'appuyais ce qu'il disait. J'ignore de quoi il se plaint.