

Transport du grain de l'Ouest—Loi

jour, n'entraîne aucun chevauchement sur le plan administratif.

Je reconnais que d'autres secteurs des transports entrent en jeu dans la manutention et le transport des céréales. On peut penser à la Voie maritime du Saint-Laurent, aux ports de Thunder Bay, Churchill, Vancouver, Prince Rupert et, là encore, l'administrateur du transport du grain aura-t-il le pouvoir d'imposer des sanctions à la Voie maritime du Saint-Laurent? Voilà au moins un organisme qui relève du même ministère, tout comme les ports. Le ministre aura-t-il le pouvoir de pénaliser ou de récompenser les sociétés de camionnage qui relèvent d'un gouvernement provincial? Les sanctions et les récompenses seront-elles appliquées équitablement aux compagnies ferroviaires comme aux sociétés de camionnage, ou aux différents «participants au système» comme on les appelle? Encore une fois, cet article nous donne une idée du fouillis qu'est ce projet de loi, qui a été mal conçu et mal rédigé; en outre on n'a guère réfléchi à ses multiples répercussions. Je préfère ne pas imaginer quelles en seront les conséquences si cette mesure devient un jour la loi du pays.

Nous avons de bonnes raisons, les députés de l'opposition officielle et nous-mêmes, d'avoir inscrit au *Feuilleton* un si grand nombre d'amendements. A défaut d'autre chose, ils indiquent à quel point cette mesure législative a été mal rédigée et mal conçue. Le gouvernement, dans sa tentative irréfléchie et résolue, est en train de détruire le tarif statutaire de transport du grain et de donner de l'argent aux chemins de fer sans leur demander de rendre des comptes ou presque, et sans espoir de rentabiliser pour le contribuable le capital investi.

Dans ses efforts aveugles en vue d'atteindre ces deux objectifs relativement restreints, le gouvernement a complètement et lamentablement omis de tenir compte des ramifications du projet de loi, qui touche d'autres organismes de la Couronne, qui influe sur les transports de Halifax à Prince Rupert, sur les sociétés céréalières et les céréaliculteurs, et qui entraînera l'abandon de 1,500 milles supplémentaires d'embranchements dans l'Ouest. Il s'agit pour la plupart de lignes ferroviaires qui font partie du réseau de base, qui était censé nous être garanti jusqu'à l'an 2000.

Nous avons d'excellentes raisons et de bons motifs, monsieur le Président, de nous opposer à cette mesure législative par tous les moyens que le Règlement met à notre disposition. C'est notre intention depuis le premier jour, et ça l'est toujours. Si ce projet de loi est adopté sous sa forme actuelle, je veux que le gouvernement et ceux qui lui succéderont se rappellent que je les avais prévenus. Dans un télex envoyé hier, même le syndicat du blé de la Saskatchewan dit clairement que la mesure à l'étude devrait être retirée à moins que cinq changements importants n'y sont pas apportés. Les trois syndicats du blé et l'UGG ont essayé de négocier avec le gouvernement. Je pense qu'ils se sont tous laissés leurrer. Ils se rendent maintenant compte de l'entêtement des ministériels. Non seulement n'ont-ils pas obtenu ce qu'ils pensaient pouvoir obtenir par négociation dans la loi, mais le gouvernement refuse encore de le leur accorder.

Il est prêt à faire quelque chose à propos de certaines questions, notamment la marge de sécurité. Il n'y a rien de mal à

prévoir une marge de sécurité, mais la façon dont le gouvernement veut s'y prendre serait tellement injuste pour les céréaliculteurs de l'Ouest qu'elle ne mérite pas d'être appuyée par la Chambre à moins d'être sensiblement modifiée.

A cause de tout cela, nous exhortons la Chambre à accepter ces amendements qui gardent intacts les pouvoirs de la Commission canadienne du blé et de la Commission canadienne des grains. Nous voulons permettre à l'administrateur du transport du grain d'imposer des sanctions et d'accorder des récompenses aux sociétés ferroviaires qui ont toujours été et qui sont encore responsables lorsque quelque chose ne va pas. Ces motions pourraient aussi améliorer le projet de loi. Il me répugne d'aider le gouvernement à rédiger ses mesures législatives, mais il s'y est tellement mal pris que nous essayons d'être constructif en proposant des amendements, même si notre principal objectif est de convaincre le gouvernement de retirer cette mesure ou de persuader les députés de l'opposition officielle de se joindre à nous pour empêcher qu'elle soit adoptée. Avec leur aide, nous pouvons y parvenir.

• (1210)

Le président suppléant (M. Blaker): On m'a signalé que j'avais omis de mentionner les députés qui appuient ces motions et je voudrais le faire dès maintenant. La motion n° 41 est proposée par M. Benjamin avec l'appui de M. de Jong; la motion n° 42 est proposée par M. Benjamin avec l'appui de M. de Jong; la motion n° 43 est proposée par M. Benjamin et appuyée par M. de Jong; la motion n° 44 est proposée par M. McKnight et appuyée par M. Mazankowski; la motion n° 45 est proposée par M. Mayer avec l'appui de M. Gustafson; et la motion n° 46 est proposée par M. Benjamin et appuyée par M. de Jong.

L'hon. Don Mazankowski (Végréville): Monsieur le Président, je tiens à dire dès le départ que je partage l'opinion du député de Regina-Ouest (M. Benjamin), qui a dit que le projet de loi était un fouillis. Il est très compliqué. Il crée beaucoup d'incertitude et d'angoisse. Il ne devrait pas être adopté à moins d'être sensiblement modifié.

Le député a parlé de trois ou quatre changements proposés par des membres de l'organisation des syndicats du blé. Ces changements reflètent ce que nous soutenons depuis le début. S'ils ne sont pas adoptés, je pense que nous ne devrions pas poursuivre l'étude de cette mesure. Le projet de loi n'atteindra pas les objectifs fixés au départ par l'ancien ministre des Transports ni ceux du secteur agricole de l'Ouest. A l'heure actuelle, très peu d'habitants de l'Ouest l'appuient. Les céréaliers ne l'appuient pas. Les éleveurs non plus, les producteurs des diverses denrées pas davantage et les conditionneurs assurément pas. Seules les sociétés ferroviaires l'appuient parce qu'il leur est très favorable. Vu que le plein montant de la subvention du Nid-de-Corbeau sera versé directement aux sociétés ferroviaires, le projet de loi leur est encore plus favorable. Tout ce que fait le projet de loi, c'est de maintenir un système qui oblige les producteurs à payer plus que le prix coûtant et à verser un revenu annuel garanti aux sociétés ferroviaires.

Je signale dès le départ que ce n'est pas toujours facile de parler d'un groupe d'amendements qui portent sur des principes différents, mais j'essaierai de les examiner dans l'ordre. Dans la motion n° 41, le député de Regina-Ouest propose un amendement à l'article 21 qui substituerait l'expression «les