

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Je trouve assez étrange que cet amendement émane d'un parti dont le chef prétend, dans toutes les régions du pays, qu'il veut rétablir la libre entreprise. Ce parti propose des amendements visant à gérer les affaires du CP et du CN; il veut aussi gérer les affaires de certaines entreprises privées. Il est difficile de comprendre pourquoi cet amendement émane du parti conservateur. Je comprendrais qu'il soit proposé par le Nouveau parti démocratique mais pas par le parti progressiste conservateur.

Sous son libellé actuel, cet article permet aux sociétés ferroviaires de conclure des accords de réciprocité facilités par l'administrateur, mais l'amendement autoriserait l'ATG à exiger que les sociétés concluent des accords de réciprocité. Je croyais que la CCT en aurait le droit. Le député veut-il dire qu'il veut que l'ATG ait des pouvoirs plus étendus que la CCT? Je ne le pense pas.

Je pensais que le député retirerait cet amendement s'il y réfléchissait bien. Il a dit que, d'après son conseiller juridique, cet article n'était pas nécessaire. Si l'article n'est pas nécessaire, le conseiller juridique aurait dû conseiller au député de supprimer l'article au lieu de proposer des amendements. Si cet article n'est pas nécessaire, on aurait dû lui conseiller de le supprimer au lieu de le modifier.

Notre conseiller juridique nous a dit que cet amendement irait à l'encontre du principe fondamental sur lequel repose la loi sur les chemins de fer qui permet aux sociétés ferroviaires de conclure des accords relatifs à la circulation, au commerce et au fonctionnement avec l'organisme du gouvernement qui joue le rôle d'arbitre. D'après cet amendement, l'organisme fédéral imposerait un accord et fixerait les conditions. Si nous forçons deux parties ou plus à conclure un accord qu'elles ne tiennent pas vraiment à respecter, elles ne le respecteront pas. Si l'administrateur peut inciter les parties à conclure un accord, je crois qu'elles le respecteront.

Le libellé actuel de cet article est bien supérieur à celui que le député essaie d'obtenir. Le député de Kindersley-Lloydminster (M. McKnight) craignait un peu que les sociétés ferroviaires gagnent de l'argent. Je le répète, je trouve cette attitude étrange de la part d'un parti favorable à la libre entreprise et à la libre concurrence. Qu'y a-t-il de mal à ce que des sociétés gagnent de l'argent si cet argent est réinvesti dans le système pour que le service de transport du grain et des autres denrées soit excellent?

Un témoin a dit devant le comité que lorsque des pays comme le Japon achètent des biens au Canada, ils vérifient notamment si le Canada sera en mesure de livrer le produit au port, ou à leur pays, à temps, et en bon état. Si notre réseau de transport est excellent, et c'est l'objectif du projet de loi pour la prochaine décennie, les pays situés en bordure du Pacifique achèteront davantage au Canada et ils voudront faire plus d'échanges commerciaux avec notre pays.

Le député de Regina-Ouest (M. Benjamin) a demandé pourquoi les sociétés ferroviaires ne concluaient pas d'accord de

réciprocité maintenant. Je trouve que jusqu'à présent, le transport du grain n'a pas été lucratif pour les sociétés ferroviaires. Par conséquent, elles ne voulaient pas s'en charger. Elles préféreraient qu'une autre société ferroviaire reprenne le flambeau. Grâce à ce projet de loi, le transport du grain sera aussi lucratif que celui du charbon, du soufre et d'autres produits. Ces bénéfices seront investis dans le réseau.

● (1240)

Nous savons que le CN et le CP investiront 16.5 milliards de dollars durant la prochaine décennie, ce qui représente 375,000 années-personnes de travail. Les partis de l'opposition demandent tous les jours, pendant la période des questions, que le gouvernement s'arrange pour créer des emplois durables. Y a-t-il un meilleur programme ou un meilleur investissement pour la création d'emplois que le projet de loi C-155?

Bien des témoins nous ont dit que le projet de loi n'était pas parfait. C'est un projet de loi compliqué. Certains organismes voulaient ces amendements, d'autres en voulaient d'autres. La plupart des témoins ont toutefois dit au comité de poursuivre sa tâche, car c'est un bon projet de loi pour l'économie du fait qu'il créera bien des emplois.

J'exhorte les deux partis à passer au vote et à adopter ce projet de loi. J'ai dit pour quelles raisons nous ne pouvons pas appuyer cet amendement. Ne perdons pas de temps, car il y a trop de chômeurs qui attendent ce projet de loi.

M. Charles Mayer (Portage-Marquette): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir à la suite du secrétaire parlementaire. En fait, il est intéressant de prendre la parole après un ministériel, car tous se sont fait prier pour défendre ce projet de loi et soutenir les positions qu'ils ont prises. C'est pourquoi je me réjouis de pouvoir le faire.

Il est regrettable que le whip en chef du gouvernement ne se soit pas prononcé sur le projet de loi. C'est un homme qui n'a pas peur des mots. J'ai souvent eu l'occasion de siéger à ses côtés au comité des transports. Nous pourrions tirer profit de ses connaissances et de son expérience dans le domaine des chemins de fer, si seulement nous savions ce qu'il pense de cette proposition d'amendement.

Le secrétaire parlementaire a exprimé certaines préoccupations. Il accuse le parti conservateur d'inconsistance pour avoir présenté cette proposition, alors que notre chef préconise la libre entreprise. Je ne devrais pas avoir à rappeler au secrétaire parlementaire qu'il a lui-même refusé, au comité, notre proposition d'amendement sur la liberté de choix, qui aurait offert diverses options à la libre entreprise. Cette proposition aurait confié une partie du pouvoir décisionnel aux producteurs canadiens. Au lieu de se contredire, il aurait pu faire preuve de plus de logique au comité.

M. Flis: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Tout en poursuivant son discours, le député nous expliquerait-il si, par liberté de choix, il entend le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau?