

Les motions nos 36 et 41 sont des amendements corrélatifs et découlent de la motion n° 18. Si mon argument au sujet de la motion n° 18 est recevable, je prétends que ceux invoqués au sujet des motions nos 36 et 41 le sont également. Ils restreignent le pouvoir de l'administrateur dont l'autorité s'étendrait simplement aux chemins de fer.

● (1240)

M. Benjamin: Je vous demande pardon. Je me suis trompé.

M. Deans: Mon collègue me dit maintenant qu'il s'est trompé. Je me reprends donc.

M. Benjamin: Ce n'est pas la motion n° 29 qui a été différée.

M. Deans: De toute façon j'y reviendrai. Les motions nos 36 et 41 devraient être recevables tout comme la motion n° 18. En effet, je ne comprends pas pourquoi la Chambre des communes serait privée du privilège de proposer des amendements restreignant l'autorité d'un administrateur dont on donnera une définition dans la loi et qui sera chargé d'appliquer cette mesure. La chose est peut-être inacceptable au point de vue politique. Le parti au pouvoir ou même l'opposition officielle n'estiment peut-être pas qu'il y a lieu de restreindre la fonction administrative, mais c'est là notre opinion. Nous ne modifions nullement le mandat énoncé nettement dans le titre complet et nous n'augmentons pas les dépenses publiques. Nous disons simplement que les responsabilités confiées à l'administrateur sont trop étendues et nous voudrions les limiter un peu. Nous aimerions peut-être les réduire sensiblement, mais la décision à prendre ne se résume pas à une question de recevabilité, car il s'agit bel et bien d'une décision politique, et c'est l'argument que nous invoquons.

Je reviens brièvement sur la motion n° 28. Nous avons proposé que la composition du Comité supérieur du transport du grain soit quelque peu différente de ce que le gouvernement a prévu. Nous ne cherchons pas à le faire supprimer, parce que nous nous contenterions, alors, de voter contre. Nous ne voulons pas grever davantage le Trésor public, puisque le nombre de membres demeurerait le même. Nous voulons tout simplement que la composition du Comité diffère de celle que le gouvernement a proposée.

Notre parti estime que cette question peut, à juste titre, être débattue. Il ne s'agit pas de rédiger à nouveau le projet de loi, d'en modifier le titre complet ni d'accroître considérablement les dépenses du gouvernement. Quoi qu'il en soit, je suis persuadé que le gouvernement ne sait pas encore ce que le Comité supérieur du transport du grain va lui coûter. Il est très difficile d'en préciser la somme à l'avance à cause de la fluctuation des prix. Nous prétendons qu'un amendement visant à changer le nombre de membres et à déterminer lesquels devraient être nommés à plein temps ne déborde sûrement pas le cadre du projet de loi. Il est nettement compris dans les définitions du titre complet et n'empiète certainement pas sur les prérogatives financières du gouvernement dont font état les recommandations royales.

Transport du grain de l'Ouest—Loi

C'est pourquoi nous soutenons que cet amendement, comme les autres, devrait être mis aux voix. Le gouvernement est libre de le rejeter, mais il est tout à fait légitime de dire, comme nous le faisons, que nous devrions avoir un représentant de l'autre endroit plutôt que de tel autre endroit. A notre avis, cette motion est recevable et doit rester au *Feuilleton*.

Les motions nos 67 et 70 sont corrélatives et dépendront de votre décision sur la motion n° 19. Je le signale à la présidence en passant.

La motion n° 89 est une motion de fond, en ce sens qu'elle est difficile à expliquer. Avec votre permission, peut-être mon collègue de Humboldt-Lake Centre (M. Althouse) pourrait-il donner une explication précise de son objet. Mon collègue ne prendra pas beaucoup de temps, mais le sujet est technique. Je ne prétends pas du tout que chaque détail technique du projet de loi est très clair dans mon esprit, au contraire.

La motion n° 151 soulève de nouveau la question de la British Columbia Railway, car on ne sait pas encore s'il ne devrait pas faire partie du réseau de transport du grain. Personnellement, je n'ai aucun doute à cet égard. Il en fait déjà partie. Ce projet de loi prétend faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest. Cela ne peut se faire vraiment sans le concours de la British Columbia Railway.

Nous estimons d'abord que notre amendement ne dépasse pas la portée du projet de loi, car si c'était le cas, il ne serait même pas question d'établir s'il concerne ou non le transport, l'expédition et la manutention du grain. Nous affirmons, en outre, que cela ne coûtera pas d'argent. Par conséquent, cela ne dépasse pas le cadre de la recommandation royale. Nous essayons de répartir les avantages entre les agriculteurs et les expéditeurs de grain de l'Ouest. Ils n'en expédieront pas plus parce que la British Columbia Railway aura été intégrée dans le système. La quantité restera la même. Par conséquent, le Trésor public aura à déboursier exactement la même chose. Néanmoins, comme la British Columbia Railway fait partie intégrante du réseau de chemin de fer, nous estimons que l'acheminement du grain par cette compagnie devrait être englobé dans les définitions de cette loi.

J'insiste sur le fait qu'il importe surtout de savoir comment nous pourrions expédier le grain dans l'Ouest du pays—et j'ignore quelles seront les quantités. Cela ne modifie en rien les quantités que nous expédions. Ces dernières sont déterminées par le marché. Si nous faisons transporter le grain par le Canadien Pacifique ou le Canadien National, ce projet de loi s'applique, mais il en va tout autrement si c'est la British Columbia Railway qui se charge du transport. Selon nous, il s'agit d'une décision politique. Cette motion ne dépasse pas, c'est évident, la portée du projet de loi. Elle ne contrevient en rien à la recommandation royale et elle est donc tout à fait recevable.