

tonnes, au cours d'une campagne agricole donnée. La modification proposée dans le projet de loi est une disposition d'étalement qui, selon le gouvernement, aura pour effet de supprimer le plafond de 31.5 millions de tonnes et de le remplacer par un système d'ajustement progressif. Il s'agit tout simplement d'un nouveau système d'établissement du taux en vertu duquel l'augmentation du volume au-delà du plafond prévu, au cours d'une année agricole donnée, sera compensée par les années où le plafond n'est pas atteint. Même si cette initiative est bien accueillie par les céréaliers, elle ne supprime pas le plafond de 31.5 millions de tonnes par an.

En vertu du paragraphe 9(a) du projet de loi C-44, on prévoit un plafond de 150 millions de dollars, plus ou moins, dans le cadre duquel on peut apporter des ajustements annuels en vue de compenser les larges fluctuations dans le volume de céréales expédiées d'une année à l'autre. Ces modifications sont censées supprimer le plafond du volume, mesure qui est louable même si elle coûte très cher au gouvernement, mais ce n'est pas le cas, malgré les promesses faites par les conservateurs au cours de la campagne électorale. Les nouvelles dispositions prévoient simplement un nouveau système d'établissement des taux en vertu duquel l'augmentation du volume au-delà du plafond, au cours d'une année donnée, est compensée par les années où le plafond n'est pas atteint. Il va sans dire que cette disposition va atténuer certaines fluctuations importantes, mais elle ne supprime pas le plafond. C'est un progrès par rapport à la situation actuelle, mais quand la limite des 150 millions de dollars sera atteinte, les agriculteurs devront payer la différence. Comme cela coûte \$10 la tonne aux agriculteurs, il ne faudra pas beaucoup d'années de volume élevé pour dépasser ce plafond de 150 millions.

Il est faux de prétendre, comme le fait le gouvernement, que le projet de loi C-44 supprime le plafond, et les agriculteurs s'en rendront bien vite compte. Cependant, cette modification est un pas dans la bonne direction et j'espère que le gouvernement ira jusqu'au bout et tiendra sa promesse, en supprimant complètement le plafond de façon à aider les agriculteurs dans toutes leurs expéditions de céréales chaque année.

Honorables sénateurs, le nombre de représentants des agriculteurs qui siègent au Comité supérieur du transport du grain est une mesure utile qu'appuieront les agriculteurs. En ce qui concerne les accords de remise en état des embranchements, ils ont été signés avec les compagnies ferroviaires qui achèvent le programme comme promis. L'engagement a été tenu. Le ministre actuel a restreint les travaux à effectuer cette année et retardé tout le programme. C'est peut-être une bonne chose de prévoir cet engagement dans la loi. Cela évitera au ministre de subir d'autres compressions de la part du ministre des Finances ou du vice-premier ministre.

Nous approuvons l'exigence selon laquelle les compagnies ferroviaires devront publier l'exposé annuel de leurs plans d'investissement généraux relatifs au transport des céréales. Cette disposition devrait faciliter les relations entre les compagnies ferroviaires et les expéditeurs de céréales, tout en permettant aux agriculteurs de suivre de près l'évolution de la modernisation du réseau ferroviaire.

Voilà donc les modifications apportées à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest par le projet de loi C-44: il y a

[Le sénateur Steuart.]

des améliorations, mais il reste beaucoup à faire pour tenir tous les engagements qui ont été pris.

Honorables sénateurs, je voudrais mentionner plusieurs choses que nous nous attendions à trouver dans les amendements à la Loi sur le transport du grain de l'ouest et qui, curieusement, sont absentes du projet de loi C-44. Je parlerai d'abord du mode de paiement de la subvention annuelle au transport des marchandises. Vous vous souvenez sans doute qu'on s'est longuement demandé s'il fallait la payer aux chemins de fer, directement aux agriculteurs, ou aux deux. Les conservateurs de l'opposition, y compris M. Mazankowski, souhaitaient qu'elle soit payée, en tout ou partie, directement aux cultivateurs.

Je ne reviendrai pas sur les arguments pour et contre, mais je rappellerai simplement qu'il ne faisait aucun doute qu'une fois au pouvoir, les conservateurs s'empresseraient d'apporter un changement à cet égard. En fait, le sénateur Balfour a proposé l'amendement suivant au projet de loi C-155:

Je propose... nonobstant toute disposition de la présente loi, à partir des recommandations du comité établies en vertu de l'article 62(2) pour étudier le mode de paiement, que le gouverneur en conseil puisse édicter des règlements prescrivant comment et à qui la contribution y compris le Tarif du Nid-de-Corbeau, doit être payé.

Que signifiait cet amendement? Il accordait tout simplement au gouvernement le pouvoir de modifier le mode de paiement au moyen d'un règlement, sans même attendre les recommandations du comité de révision.

Le ministre a déclaré qu'il fallait attendre la révision prévue dans la loi initiale, mais en 1983, les conservateurs ne pouvaient pas attendre. «Faites-le maintenant» répétaient-ils. En fait, le sénateur Balfour a déclaré ici-même et je cite:

Je tiens à dire qu'il faudrait modifier la formule de paiement sans tarder.

Le sénateur Balfour a ajouté qu'il fallait prendre des mesures correctives avant que le paiement de la totalité de cet argent aux chemins de fer ne crée d'autres distorsions économiques.

Honorables sénateurs, j'ignore s'il parlait alors au nom de son parti, mais il faisait entendre le même son de cloche que M. Mazankowski, l'actuel ministre des Transports qui déclare maintenant qu'il faut attendre la révision, l'année prochaine, avant de pouvoir songer à modifier le mode de paiement.

**Le sénateur Balfour:** C'est un point de vue purement personnel.

**Le sénateur Steuart:** Un point de vue personnel peut-être, mais c'était également le point de vue de son parti, car les conservateurs l'ont répété sur tous les tons dans toute la région de l'ouest.

Pourquoi attendre un an ou faut-il croire que les conservateurs ont fini par aimer la Loi sur le transport du grain de l'ouest après l'avoir tellement vilipendée?

**Des voix:** Oh, oh!

**Le sénateur Phillips:** Maintenant, Davie.

**Le sénateur Steuart:** Honorables sénateurs, si vous jetez un autre coup d'œil au hansard du 17 novembre 1984, vous verrez que le sénateur Nurgitz est également intervenu. Il a proposé un amendement au projet de loi C-155 exigeant que le gouvernement du Canada restitue les gisements houillers de Colom-