

Transport du grain de l'Ouest—Loi

ne leur a jamais appliqué les sanctions prévues dans les dispositions de la loi sur les chemins de fer. Étant donné que le gouvernement n'est pas en mesure de sévir financièrement contre ses amis ou n'y est pas disposé parce qu'il pourrait avoir besoin d'argent, nous considérons que de telles sanctions ne s'appliqueraient qu'aux sociétés ferroviaires.

Au cas où la motion n° 36 serait rejetée, les motions n°s 37 et 38 établissent deux conditions. Si les dispositions en 18(1)c) à 18(1)g) inclusivement restent telles quelles, les motions n°s 37 et 38 prévoient deux conditions pour appliquer de telles sanctions. Premièrement, elles stipulent que si d'autres participants que les sociétés ferroviaires sont concernés, seules ces dernières seront visées. En admettant que de telles sanctions soient adoptées, voici ce que la motion n° 38 stipule . . .

. . . mais ces primes et ces sanctions ne s'appliquent pas à l'affectation des wagons ni n'affectent le système de quota de la Commission canadienne du blé.

Or, même le système de quota de la Commission canadienne du blé est largement fonction des pouvoirs qu'elle détient en matière d'affectation des wagons.

Je rappelle que pendant les audiences du comité, le député de Kindersley-Lloydminster (M. McKnight) était d'accord sur les motions n°s 37 et 38 et j'espère bien que les députés conservateurs continueront à souscrire à ces motions s'ils décident de ne pas appuyer la motion n° 36 parce qu'elle pourrait permettre à l'administrateur de modifier la répartition des wagons et le régime de quota, ce qui pourrait compromettre en parti le système de transport du grain.

L'hon. Ray Hnatyshyn (Saskatoon-Ouest): Monsieur le Président, je voudrais dire quelques mots de ces amendements. Je voudrais tout d'abord faire remarquer qu'en ce qui concerne la motion n° 37 au moins, nous assistons à une tentative de dernière heure du Nouveau parti démocratique pour masquer l'erreur qu'il a faite à l'étape du comité. Ce n'était pas du tout alors la position qu'il défendait sur le chapitre des sanctions à imposer aux sociétés céréalières appartenant aux producteurs et aux syndicats du blé en particulier. Il proposait uniquement des sanctions financières lorsqu'on ne respectait pas les engagements donnés.

Or, voici qu'il veut maintenant se racheter à la Chambre après que les producteurs lui eurent fait connaître leur mécontentement lorsqu'il a proposé cet amendement à l'étape du comité. C'est bien de voir les députés de ce parti emboîter le pas à mes collègues conservateurs en adoptant un point de vue plus juste étant donné que ce sont les conservateurs qui ont dit au comité qu'il ne fallait pas imposer de sanctions financières aux syndicats du blé et aux compagnies céréalières appartenant à des producteurs.

C'était une considération importante car les députés comprennent certainement que lorsque nous prenons des sanctions contre des sociétés appartenant aux producteurs, nous pénalisons en réalité ces derniers.

Je voulais parler de l'orientation générale de certains de ces amendements, car c'est la première fois que nous avons l'occasion d'étudier certaines des dispositions de l'article 18 où il est question de prendre des sanctions contre les compagnies de chemin de fer, notamment pour n'avoir pas atteint les objectifs

imposés par le projet de loi et par le gouvernement. Ce passage du projet de loi a été critiqué violemment par presque tous les experts dans ce domaine. C'est une des plus grandes faiblesses de cette mesure. Sur le plan législatif, c'est une des séries de dispositions les plus minables que je connaisse parmi celles qui visent à obliger les groupes concernés à rendre des comptes. En raison de leur libellé, elles sont pratiquement impossibles à faire appliquer.

Je tiens à attirer l'attention de la Chambre sur certaines preuves que nous avons entendues pendant les audiences du comité. Voici ce que stipule l'article 18(1)e):

• (1230)

e) élaborer . . . un système théorique . . .

J'insiste sur le terme «théorique».

(i) de sanctions si ces participants sont des compagnies de chemin de fer

(ii) de primes et de sanctions s'il s'agit d'autres participants;

En étudiant ce projet de loi, vous vous demandez peut-être, monsieur le Président, ce que signifie ce «théorique» après tout. Je sais que ce terme ne signifie vraiment pas grand chose sur le plan juridique. C'est le terme le plus arbitraire qui soit. Le sous-ministre a été questionné sur la signification de ce paragraphe pour le ministère des Transports. D'après la page 133 du compte rendu des délibérations du comité du 8 septembre 1983, M. Kroeger a répondu ceci aux questions de mon collègue le député de Portage-Marquette (M. Mayer):

Cette analogie explique ce qu'est un système de primes et de sanctions. Avant tout, vous concevez un ensemble hypothétique ou théorique de primes et de sanctions, puis, les semaines et les mois qui suivent, vous les comparez au rendement de ceux qui participent au système. Puis, au bout de six mois, vous concluez que cela signifie retirer—millions au CN, ou peut-être imposer des sanctions aux opérateurs d'aspirateurs à céréales du Manitoba. Vous jetez un coup d'œil sur ces résultats, et dites, eh bien, cela n'est pas du tout logique par rapport à ce qui s'est passé en réalité, pour les raisons suivantes, aussi, nous devons changer notre système de primes et de sanctions de la manière suivante, et voir comment cela fonctionne, en matière de transport de grains, pendant les six mois suivants, et vous continuez à corriger les éléments de votre système de primes et de sanctions jusqu'à, si tout va bien, arriver à quelque chose qui semble sensé. Mais si tout va mal, à la fin des trois ans vous dites probablement au ministre que le système est irréalisable.

Je voudrais que vous posiez la question pour la forme, monsieur le Président. Si c'est ainsi que le gouvernement conçoit l'application de ce paragraphe du projet de loi, que Dieu vienne en aide aux producteurs de l'Ouest pour qu'ils puissent s'attendre à ce que les compagnies de chemin de fer rendent des comptes.

C'est l'objection que l'on soulève sans cesse. On demande aux citoyens de l'ouest du Canada, aux céréalières, d'acheter chat en poche. On leur demande d'adhérer avec enthousiasme à une notion de responsabilité qui est ridicule et au sujet de laquelle le sous-ministre donne une réponse que je qualifierais d'équivoque. Il n'a pas la moindre idée de la nature de ces notions et de ces sanctions. Le sous-ministre est un homme intelligent. C'est un homme qui a passé sa vie à la Fonction publique et qui a réfléchi sérieusement à ce problème jour et nuit, pendant des mois voire des années. Il dit en quoi vont consister les sanctions pour les compagnies de chemin de fer. Il a dit que l'on allait procéder par tâtonnement.