

*Initiatives ministérielles*

sorte que l'Office fixe les taux réglementés maximaux à compter de la campagne agricole de 1996-1997.

De concert avec la motion n° 14, que j'expliquerai dans un instant, cette motion vise à modifier la LTN de telle sorte que les dispositions concernant les taux réglementés maximaux vaillent encore après la date du 31 juillet 2000 prévue dans le projet de loi C-76. Cette motion s'impose par suite des amendements qui seront apportés aux articles 181.18 et 181.19 par suite de la motion n° 6.

La Fédération canadienne de l'agriculture et les Syndicats du blé des Prairies ont tous deux proposé au Comité permanent des finances que le ministre des Transports vérifie en outre si les gains de rendement sont partagés entre les expéditeurs et les sociétés ferroviaires.

En proposant cet amendement et l'amendement visant l'article 181.18, le gouvernement répond aux préoccupations exprimées par l'ensemble des agriculteurs de l'Ouest et par bien des porte-parole de l'industrie. Je félicite le ministre pour avoir passé de nombreuses heures avec des groupes de tout le pays afin de s'assurer que ce projet de loi soit absolument au point.

Beaucoup de ces agriculteurs demandent que le ministre des Transports enquête sur le système de manutention et de transport du grain et vérifie si les gains de rendement du système du transport du grain sont partagés entre les expéditeurs et les sociétés ferroviaires avant de passer à un système déréglementé.

À la motion n° 14, le ministre des Finances propose que, au cours de l'examen prévu au paragraphe 181.18(1), le ministre des Transports vérifie si les gains de rendement sont partagés entre les expéditeurs et les sociétés ferroviaires.

Conformément au paragraphe 181.18(2), le ministre des Transports va aussi vérifier si l'abrogation des dispositions concernant les taux réglementés maximaux auront une incidence importante sur les expéditeurs et si ces dispositions devraient être abrogées.

L'article 181.19 sera modifié de façon que, si le ministre des Transports en vient à la conclusion que les dispositions concernant les taux réglementés maximaux devraient être abrogées, ces dispositions soient abrogées à une date fixée par décret.

La Fédération canadienne de l'agriculture et Prairie Pools Inc. ont proposé au Comité permanent des finances que l'examen devant être effectué par le ministre des Transports soit élargi pour qu'on regarde si les gains en efficience sont partagés entre les expéditeurs et les sociétés ferroviaires.

En proposant cette modification à l'article 181.18, le gouvernement répond aux préoccupations des agriculteurs qui ont demandé que cet examen soit effectué. De plus, lorsqu'il fera son examen en 1999, le ministre des Transports tiendra compte à la fois des intérêts des expéditeurs et de ceux des sociétés ferroviaires pour déterminer si les dispositions relatives aux taux réglementés maximaux devraient rester en place. Les expéditeurs et

les sociétés ferroviaires auront l'occasion d'exprimer leurs points de vue au ministre avant qu'il ait terminé son examen.

Les motions présentées par le Bloc québécois, l'opposition officielle, mineront complètement les efforts déployés en vue de moderniser le système de transport du grain de l'ouest du Canada. Je n'ai pas besoin de dire aux députés que la mesure législative que nous présentons a une longue histoire. C'est une question qui a toujours intéressé les agriculteurs, génération après génération.

C'est une des rares fois où les principaux acteurs de l'industrie s'unissent pour appuyer une mesure législative qui représentera un pas de géant dans la réorganisation de l'industrie céréalière. Comme dans d'autres cas, il y a beaucoup de spéculation sur les conséquences de ces changements. Néanmoins, les gens y voient beaucoup d'avantages pour les producteurs agricoles de l'Ouest du pays.

Compte tenu de la richesse qu'ils apportent à l'ensemble du pays, toute mesure qui est avantageuse pour les agriculteurs de l'ouest du Canada peut très vite devenir avantageuse pour le reste du pays.

Les motions n°s 5 à 11 présentées par l'opposition officielle auraient pour effet de supprimer les dispositions qui identifient les embranchements tributaires du transport du grain et qui soustraient les embranchements tributaires du transport du grain désignés à l'application de certaines dispositions de la Loi sur les transports nationaux comme celles concernant l'avis d'intention relatif à l'abandon des embranchements. Si les motions étaient adoptées, les sociétés ferroviaires auraient plus de difficulté à améliorer leur efficacité et à réduire leurs coûts lorsqu'elles transportent des céréales des Prairies.

● (1635)

À la motion n° 5, le porte-parole de l'opposition pour les questions financières propose d'éliminer l'article 11, qui modifie l'article 4 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux en y ajoutant la définition d'«embranchement tributaire du transport du grain».

Cette définition est nécessaire car, avec d'autres dispositions du projet de loi C-76, elle précise ce que sont ces embranchements et les exempté de certaines dispositions de la Loi sur les transports nationaux dont celles sur les avis d'intention et les cessions se rapportant à l'abandon de lignes.

Cette disposition, et d'autres dispositions du projet de loi C-76, faciliteront aux chemins de fer l'abandon d'embranchements tributaires du transport du grain coûteux et inefficients.

Si la motion de l'opposition officielle était adoptée, il serait plus difficile aux sociétés ferroviaires d'accroître l'efficacité du système de transport du grain et d'en réduire le coût.

À la motion n° 6, il est proposé de modifier le titre de l'article 12 en remplaçant les mots «même loi» par «Loi de 1987 sur les transports nationaux». Cette proposition découle d'autres modifications et du refus de l'opposition d'étudier les modifications que nous proposons.