

soient stabilisés. Le ministre pourrait envisager de stabiliser l'augmentation du tarif-marchandises qui s'applique au grain.

Les céréaliculteurs ont joui d'une certaine protection en vertu de la loi, mais ce n'est plus le cas. Ce qui est prévu, c'est statutaire, et c'est entièrement différent. Si l'on tient compte des 651.6 millions de dollars que le gouvernement va verser en dollars constants, et du fait que l'inflation a rarement été inférieure à 10 p. 100 depuis dix ans, que restera-t-il de cette somme? Elle va être grignotée peu à peu. En même temps, le gouvernement demande aux producteurs de commencer par payer jusqu'à 3 p. 100 du taux d'inflation et, en 1985-1986, 6 p. 100. Je suis sûr que le ministre des Transports, qui est un homme juste, admettra que si les céréaliculteurs sont tenus d'assumer une partie de l'inflation, le gouvernement devrait en faire autant.

**M. Pepin:** C'est ce qu'il fait.

**M. McKnight:** Mais seulement passé 6 p. 100 ou, pour le moment, seulement au-delà de 3 p. 100.

**M. Pepin:** Tant mieux si le taux d'inflation n'est pas plus élevé que cela.

**M. McKnight:** Je voudrais que le ministre des Transports explique aux céréaliculteurs de l'Ouest comment ils contribuent à accroître l'inflation. Comment un céréaliculteur peut-il être responsable du taux d'inflation? Comment peut-on dire qu'il fixe et gonfle le prix de son produit quand il le vend sur le marché international? Lorsque ses frais augmentent de dix pour cent, il n'a aucun moyen de contrôle sur le prix de son produit, sur ce que cela lui rapporte. Il ne peut pas se dire: «Étant donné que mes frais ont augmenté de 10 p. 100, je vais demander 10 p. 100 de plus par boisseau de blé cette année». En effet, cette année, son revenu a diminué, passant de \$5.17 à environ \$4.63 le boisseau. Les céréaliculteurs de l'Ouest ne peuvent pas contribuer à l'inflation puisqu'ils ne déterminent pas eux-mêmes le prix de leur produit.

• (1420)

La mesure qui devait être présentée allait comporter, disaient-ils, des garanties concernant le mouvement du grain, garanties que les chemins de fer allaient devoir respecter et qui entraîneraient des amendes pour en assurer l'application. Les seules garanties prévues favorisent les chemins de fer et le gouvernement, et pas du tout les agriculteurs.

Les garanties se sont transformées en objectifs. Il est maintenant question d'objectifs au lieu de garanties de service. Le projet de loi prévoit que les sanctions s'appliqueront après 1985-1986, mais ceux-là mêmes qui les encourraient siègent au Comité supérieur du transport du grain, chargé de décider si des sanctions seront imposées. Cela me paraît étrange.

Les sanctions seront calculées, mais ne seront pas imposées avant 1985-1986. Entre-temps, les céréaliers auront perdu la protection sur laquelle ils pouvaient compter. Le bill prévoit la possibilité que les sanctions s'appliquent après 1985-1986.

### *Transport du grain de l'Ouest—Loi*

Les objectifs de résultat à atteindre, je le répète, pourraient être abolis. En effet, aux termes de l'article 18 du projet de loi, l'administrateur du transport du grain peut, s'il le juge à propos, recommander au ministre de mettre fin aux activités concernant les objectifs de résultat, comme on les appelle.

J'ai signalé les conflits d'intérêts qui me semblent exister entre les chemins de fer, les exploitants d'élevateurs à grain, les entreprises de broyage et la Dominion Marine Association. Dans le pire des cas, les sanctions à l'endroit des chemins de fer s'élèveraient à 40 p. 100. C'est peu quand on sait que plus de la moitié des bénéficiaires que les sociétés ferroviaires pourront réaliser grâce aux modifications leur appartiendront en clair.

On reste songeur en constatant que le barème annuel qui doit servir à calculer le tarif de transport que la Commission canadienne des transports a le pouvoir d'annoncer en vertu des dispositions du projet de loi, est déjà fixé. Puisque ce barème annuel a déjà été établi, à ce qu'on dit, pourquoi ne pas nous le communiquer pour que nous en débattions?

**M. Pepin:** Je vous le dirai au comité.

**M. McKnight:** Le ministre nous le dira au comité. Nous sommes ici pour étudier un projet de loi, mais seulement en partie. Le reste doit être étudié au comité.

**M. Pepin:** J'aurais alors l'ensemble de la mesure.

**M. McKnight:** Si ces renseignements existent, ce qui est le cas, pourquoi ne nous les communique-t-on pas, afin que nous puissions débattre de la question en toute connaissance de cause?

Comment les agriculteurs vont-ils payer? Comment sauront-ils ce qu'ils devront payer? Mon collègue, le député de Végréville (M. Mazankowski) a lu un article concernant les paiements. Quand le CN a comparu hier devant le comité des transports, j'ai lu le même article à M. Ron Lawless, président du CN Routes. Voici:

Le barème annuel pour une campagne agricole se calcule par multiplication du montant par tonne pour les mouvements du grain sur chaque série de distances mentionnée dans le barème de référence par un quotient où le dividende est la différence entre les coûts admissibles estimatifs des compagnies de chemin de fer et l'indemnité CN pour cette campagne agricole et où le diviseur correspond aux revenus de l'année de référence, au sens du paragraphe (2) . . .

**M. Flis:** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Quand j'ai cité le projet de loi hier, le Président m'a signalé que je n'en avais pas le droit. Je demande qu'on fasse preuve de justice.

**M. McKnight:** Monsieur le Président, j'espère que cette interruption n'est pas prélevée sur mon temps de parole, mais pour vous faciliter la tâche, puis-je faire remarquer que la présidence a dit que le député de Parkdale-High Park (M. Flis) citait un article du projet de loi. Je cite, quant à moi, un extrait du compte rendu des délibérations de la séance du comité permanent des transports qui a eu lieu hier. Par conséquent, ce n'est pas la même chose.