

[Text]

Mr. Benjamin: Okay, as long as you do not put my motion until it has been discussed.

The Chairman: I will give you two or three minutes to discuss it.

Mr. Benjamin: It is not only I, but there will be a bunch of others.

The Chairman: Go on, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: All right, Mr. Chairman. If it makes you happier, then it makes me happier.

I move that Bill C-155 be amended in Clause 47 by striking out lines 18 to 25 at page 24 thereof and substituting the following therefor:

(4) Where the Commission allows a proposed lower rate under paragraph (2)(b), the Commission shall extend such lower rates by the same percentage reduction to all other shipping points covered by this Act.

Now, Mr. Chairman, one of the claims of this bill is that the railways are losing money hauling grain, and the intent of this legislation is to establish rates paid by producers that will be higher and that contributions by the government will provide the railroads with their compensation.

That being the case and the intent of the legislation, then we have this contradiction that comes up which says, in spite of all that, in some certain point or some certain area in the district under the jurisdiction of the Canadian Wheat Board, in the western division, the railways can offer and apply for approval for a discount, or incentive—or whatever they want to call it—or a lower rate. If that is proper, in spite of the first intent of the legislation, after the railroads' being eligible for all these moneys so they do not lose money hauling grain, they can offer lower rates.

Now, if that is appropriate in some one shipping point or some one part of the western division, then of course, the whole element of total fairness comes in. So what the amendment means is, if this is approved at one shipping point, it must apply at other points, if you want to eliminate a lot of this appeal process, if you want to eliminate all the time-consuming effort to justify and approve your case.

Now, the bill is written: allow CTC to extend the reduction. They may extend the reduction in rates to other shipping points, but it does not require an extension. If the CTC were to say that this has been approved at this shipping point and it is in place, but we approve it to be applied at another place, there is no requirement that it do apply at another place. So in that case, whether it was for one other place or all the other places in the western division, this amendment would require that extension.

Mr. Chairman, this claptrap of variable rates is leading us into a situation where you are going to have grain producers in one area fighting with grain producers in another.

[Translation]

M. Benjamin: D'accord, pourvu que vous ne mettiez pas ma motion aux voix avant qu'elle n'ait été discutée.

Le président: Je vais vous allouer deux ou trois minutes pour en discuter.

M. Benjamin: Il n'y a pas que moi, il y en aura beaucoup d'autres qui voudront en discuter.

Le président: Allez-y, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Très bien, monsieur le président. Si cela fait votre bonheur, cela fait le mien aussi.

Je propose que le Bill C-155 soit modifié à l'article 47 en supprimant les lignes 15 à 21 de la page 24 et en les remplaçant par ce qui suit:

(4) Dans le cas où la Commission accepte un projet de taux réduit aux termes de l'alinéa (2)b), la Commission doit appliquer cette réduction pourcentuelle du taux à tous les autres points d'expédition visés par la présente loi.

Monsieur le président, le projet de loi est fondé sur l'hypothèse que les chemins de fer perdent de l'argent à transporter du grain, et l'intention de la loi est d'établir des tarifs plus élevés payés par les producteurs et de créer un système de contribution du gouvernement afin de compenser les chemins de fer.

Ensuite, il y a cette contradiction puisqu'on dit que, malgré tout cela, dans certaines localités ou certaines régions du district de la division Ouest relevant de la compétence de la Commission canadienne du blé, les chemins de fer peuvent offrir et demander qu'on approuve un escompte, ou une mesure d'encouragement, ou appelez-le comme vous voudrez, un taux inférieur. Si vous pensez que cela est juste, malgré l'intention première de la loi, et si les chemins de fer ont droit à tout cet argent pour ne pas qu'ils subissent de pertes à transporter du grain, alors ils peuvent offrir des taux inférieurs.

Maintenant, si cela est bon pour certains points d'expédition ou une région de la division Ouest, alors il faut être juste pour l'ensemble du réseau. Donc, le but de l'amendement est que, si on autorise un taux inférieur à un point d'expédition, il doit s'appliquer à tous les autres points si vous voulez éviter les appels et si vous voulez éviter d'avoir à justifier longuement votre cas.

Le projet de loi dit: la Commission accepte d'étendre la réduction. Elle peut étendre une réduction des taux à d'autres points d'expédition, mais elle n'est pas tenue de le faire. Si la Commission dit qu'elle autorise une réduction à un point d'expédition et qu'elle est prête à l'appliquer ailleurs, rien ne l'oblige à l'appliquer à un autre endroit. Alors, en pareil cas, que ce soit pour un autre endroit ou tous les autres points de la division Ouest, selon mon amendement, l'extension devrait s'appliquer partout.

Monsieur le président, ce damné système de taux variables va faire que des producteurs de grain d'une région vont lutter contre les producteurs d'une autre région.