

*Transport du grain de l'Ouest—Loi*

par le député de Kindersley-Lloydminster (M. McKnight) et débattue à ce moment-là. En voici le texte:

«(ii) l'application de sanctions non-pécuniaires aux participants ou à quelque catégorie d'entre eux, autres que les chemins de fer, qui n'atteignent pas ces objectifs».

Je pense que c'est assez clair. On ne devrait pas pouvoir imposer des sanctions aux producteurs ou à l'organisme gouvernemental qui les représente.

Il s'est passé quelque chose d'assez intéressant à ce sujet au comité. Le NPD a adopté une attitude quelque peu différente de la nôtre et le député de Regina-Ouest (M. Benjamin) a présenté un sous-amendement visant à remplacer les mots «non pécuniaires» par ce qui suit:

... sont restreintes à une évaluation des frais d'entreposage, d'élévation et de manutention.

Cet amendement aurait permis qu'on impose aux compagnies d'élévateurs des sanctions sous forme de frais d'entreposage, d'élévation et de manutention supplémentaires. Cela aurait augmenté les coûts des producteurs. Maintenant, un autre député affirme qu'il est très important de ne pas imposer de sanctions aux producteurs. Cela montre bien l'hypocrisie du NPD. Les néo-démocrates n'appuient pas vraiment les producteurs. Ils ne voulaient pas que les sociétés ferroviaires soient représentées au Comité supérieur du transport du grain, mais bien entendu, ils ne voulaient pas que les agriculteurs y soient représentés non plus. Ils disaient que le président du Comité consultatif de la Commission canadienne du blé pouvait représenter les intérêts des agriculteurs, mais nous avons dit quant à nous que nous voulions qu'au moins cinq agriculteurs fassent partie du Comité. Nous voulons aussi que les sociétés ferroviaires y soient représentées pour que les agriculteurs puissent traiter directement avec elles. C'est démocratique et efficace, monsieur le Président.

**M. Stan J. Hovdebo (Prince-Albert):** Monsieur le Président, c'est volontiers que je prends la parole pour traiter de ces trois propositions d'amendement à l'article 18 du projet de loi. Tout ce que je puis dire au sujet des observations du député de Végréville (M. Mazankowski), c'est que si l'on imposait des sanctions aux sociétés qui exploitent des élévateurs dans les domaines notamment de la manutention et de l'entreposage des grains, les agriculteurs auraient moins à payer. Ce seraient les sociétés qui exploitent les élévateurs qui devraient assumer ces frais, ce qui aurait pour résultat global...

**M. Mazankowski:** Des sanctions.

**M. Hovdebo:** Les sanctions de ce genre ne frappent pas les agriculteurs, mais bien les sociétés qui exploitent les élévateurs.

**M. Mazankowski:** J'y verrais plutôt un cadeau.

**M. Hovdebo:** Un cadeau certes pour les agriculteurs, mais une sanction pour les élévateurs.

**M. Mazankowski:** Sottise! Vous êtes aussi minable que le député de Regina-Ouest.

**M. Hovdebo:** Pour ce qui est des participants, mieux vaut nous reporter à l'article 2 du projet de loi, plus précisément à la ligne 44 de la page 2. Je cite:

«participant» Société ou corporation, société de personnes ou organisme désignés individuellement ou par catégorie par le gouverneur en conseil et se livrant au transport ferroviaire du grain, ou à son expédition ou manutention en vue de ce transport.

Ce que nous cherchons à démontrer en l'occurrence et que le député de Végréville cherche à nier, c'est qu'il existe déjà des organismes chargés de régir l'acheminement du grain et qu'ils sont déjà en mesure d'appliquer des sanctions. Il en est de même pour les sociétés ferroviaires. Aux termes de la loi sur les chemins de fer, le gouvernement a le pouvoir d'imposer des sanctions aux sociétés ferroviaires. Il ne l'a jamais exercé, cependant, et les participants en question que sont les sociétés ferroviaires n'ont pas rempli leurs obligations. Les sanctions dont les autres groupes ont fait l'objet ont donné des résultats; voilà pourquoi nous n'estimons pas utile d'alourdir encore l'appareil bureaucratique qui dans le cadre du projet de loi sera mis en place, ce qui ne ferait que compliquer la tâche d'expédier le grain.

Par ailleurs, il est curieux que le parti qui s'oppose à une réglementation généralisée, insiste en l'occurrence pour faire régenter tout le monde. Voyons un peu qui participe à l'expédition du grain. Ce parti-là voudrait qu'un organisme constitué d'une seule personne surveille les agriculteurs, car ce sont eux qui doivent veiller à ce que les sociétés ferroviaires acheminent leur grain vers les élévateurs. De la façon dont l'article du projet de loi est rédigé, l'administrateur, cet organisme constitué d'une seule personne, pourrait imposer des sanctions aux producteurs. C'est l'administrateur qui s'occupe également des camionneurs, qu'il s'agisse d'agriculteurs qui transportent eux-mêmes leur grain ou d'entrepreneurs commerciaux. De l'avis du député de Végréville, c'est cet organisme constitué d'une seule personne qui devrait surveiller tous ces gens-là.

**M. Mazankowski:** Ce n'est pas du tout ce que j'ai dit.

**M. Hovdebo:** Les exploitants d'élévateurs sont déjà visés. Il voudrait que lesdits exploitants, que la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne des grains régissent déjà bien assez, tombent sous la coupe de l'administrateur, cet organisme constitué d'une seule personne. Il voudrait également—le député de Végréville—que les sociétés ferroviaires et les élévateurs de tête de ligne tombent aussi sous la coupe de l'administrateur. Pourtant, c'est son parti qui a inscrit la déréglementation à son programme électoral.

● (1220)

J'aimerais traiter d'une autre forme de réglementation. Nous estimons que le gouvernement a prévu un grand nombre de récompenses à l'intention des sociétés ferroviaires qui acheminent le grain, depuis des années qu'il entretient des rapports étroits avec elles. Ces sociétés comprennent le Canadien National qui se comporte à peu de chose près comme une société privée distincte du gouvernement. Le gouvernement peut par exemple fournir gratuitement aux sociétés ferroviaires des wagons que celles-ci se feront payer pour utiliser. Il leur a fourni également beaucoup d'argent pour remettre en état les lignes secondaires, même si lesdites lignes secondaires leur appartiennent. On leur a accordé des subventions énormes pour remettre en état ces tronçons de voie ferrée même si elles n'avaient peut-être pas respecté leurs engagements.

Cette mesure n'a d'autre but que de garantir aux sociétés ferroviaires des recettes de 20 p. 100 sur leurs placements dans le transport du grain. Je trouve normal qu'on puisse suspendre cette garantie si elles ne remplissent pas leurs engagements. Il est de notoriété publique que depuis son entrée en vigueur, on