

Lorsque l'administrateur estime que des accords de réciprocité ou autres entre des compagnies de chemin de fer sont nécessaires, au nom et dans l'intérêt des producteurs de grain, afin que les mouvements du grain s'effectuent de façon plus efficace, adéquate et sûre, il doit demander à la Commission de rendre une ou des ordonnances . . .

Lorsque nous avons proposé cet amendement un peu plus tôt, il a été vivement appuyé par des députés du Nouveau parti démocratique et je crois même par certains députés du parti gouvernemental parce que les accords de réciprocité sont si importants aux producteurs pour le transport du grain. Nous avons entendu les lamentations au sujet de Churchill. Cet amendement vise à faciliter les choses et à forcer les compagnies de chemin de fer à conclure des accords de réciprocité lorsque l'exigent les intérêts de producteurs.

Une partie de cet amendement permet aussi à la Commission d'agir avec célérité. Dans certaines circonstances, si le transport du grain est retardé et que les compagnies de chemin de fer refusent de collaborer ou d'entamer des négociations, les producteurs risquent de subir des pertes considérables. Le projet de loi est très clair à ce sujet. On y lit:

(9)b) Si des circonstances particulières l'exigent, la Commission peut exercer l'un quelconque des pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 59 à 71 de la Loi nationale sur les transports et par la même occasion, elle peut rendre une ou des ordonnances provisoires ex parte.

La Commission peut donc, en l'absence des compagnies de chemin de fer ou des parties en cause, ordonner la mise en œuvre de certaines mesures jugées nécessaires dans l'intérêt des producteurs.

Le recours prévu au paragraphe 9c) est tout à fait convenable.

On y lit:

Toute personne ou toute compagnie de chemin de fer directement touchée par une ordonnance rendue en application de l'alinéa 9b) peut, dans un délai de dix jours après avoir eu connaissance de cette ordonnance, présenter une demande à la Commission en vue de la faire changer, modifier ou rescinder. Dès lors, la Commission peut entendre cette personne ou cette compagnie, une fois que les autres parties intéressées ont été avisées selon qu'elle le juge à propos . . .

Elles ne sont pas obligées de le faire, mais elles peuvent le faire. Ce n'est que juste.

J'en viens à une autre partie juste et raisonnable de cette motion. L'alinéa 9(d) énonce ainsi:

Toute ordonnance provisoire rendue aux termes de l'alinéa 9b) n'est valide que pour une période de cent quatre-vingt jours; . . .

C'est tout à fait raisonnable. Nous ne voulons pas une ordonnance d'une durée indéfinie. L'alinéa précise aussi:

. . . elle peut toutefois, au cours de cette période, être convertie par la Commission en une ordonnance permanente.

Nous croyons que ces dispositions sont compatibles aux désirs des producteurs de grain de l'Ouest du Canada, c'est-à-dire de ceux qui ont besoin des chemins de fer.

Un de mes amis a étudié cette motion. Il estime que les alinéas 9a), b), c) et d) provoqueront tout un tumulte au sein des

Transport du grain de l'Ouest—Loi

conseils d'administration du Canadien Pacifique et du Canadien National. Je crois que c'est ce qu'on cherche à faire sans doute. Il n'y a aucune raison de leur refuser le droit de s'inquiéter de ce qui arriverait si leur performance était mauvaise. Les producteurs doivent s'inquiéter de ce qui leur adviendra si les sociétés ferroviaires ont une mauvaise performance. Ainsi, nous croyons avoir trouvé une formule qui pourrait satisfaire toutes les parties.

Si vous prenez la conclusion du dernier paragraphe du sous-alinéa 10a), il y a modification par rapport à l'article 262 de la loi sur les chemins de fer et elle se lit comme suit:

(10)a) L'Administrateur peut, au nom de tout expéditeur de grain ou groupe d'expéditeurs de grain, amorcer des procédures devant la Commission ou devant les tribunaux, afin de préserver tout recours que leur accorde le présent article.

b) Aux fins de tout recours que possèdent les expéditeurs de grain contre une compagnie de chemins de fer en vertu de la Loi sur les chemins de fer, de la Loi nationale sur les transports ou de la présente loi, à l'exclusion des recours prévus au présent article, l'administrateur est réputé être un expéditeur de grain . . .

En guise de conclusion, j'aimerais vous lire la définition d'un expéditeur de grain que nous avons demandée et acceptée dans le projet de loi C-155. Le terme expéditeur désigne toute personne, société de personnes, corporation ou organisme qui signe un contrat avec une société ferroviaire en vue du transport du grain.

M. Ian Waddell (Vancouver-Kingsway): Monsieur le Président, l'honorable député a dit que quelques articles du projet de loi sèmeraient la consternation parmi les membres du conseil d'administration du Canadien Pacifique. La dernière fois que les conservateurs ont semé la consternation dans les salles du conseil du Canadien Pacifique, remonte au scandale du siècle dernier quand on a révélé que Sir John A. Macdonald puisait dans les caisses du Canadien Pacifique. Les Conservateurs prennent toujours l'argent du Canadien Pacifique. Ils ne sont pas à la veille de faire du chahut.

Cet amendement n'est que de la frime. Voilà ce que c'est. De la frime. Il reflète de plusieurs façons l'approche des Conservateurs au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et au projet de loi C-155. Lorsque vous faites la part de verbiage, cet amendement n'apporte rien au projet de loi. En fait, il ne modifie en rien la loi telle qu'elle existe.

Les dispositions contenues dans l'amendement conservateur sur la responsabilité des sociétés ferroviaires d'assurer un service figurent déjà dans la Loi nationale sur les transports. L'honorable député de Kindersley-Lloydminster (M. McKnight) l'a admis dans son discours. Ces dispositions figurent déjà dans la Loi. L'amendement illustre l'approche des Conservateurs à cette loi. C'est un amendement de forme, dépourvu de fond.