

Transport du grain de l'Ouest—Loi

La motion n° 58 renvoie à une foule d'éléments. Elle parle de la Commission et des règlements qui peuvent être établis et appliqués, etc. Je fais allusion aux nombreux éléments contenus dans la motion dont la Chambre est saisie. Comme je l'ai déjà dit, bon nombre de ces éléments, mais non pas tous, sont mentionnés dans la Loi sur les chemins de fer ou dans la Loi nationale sur les transports. Je suppose que c'est la raison pour laquelle l'honorable député de Vancouver-Kingsway (M. Waddell) a dit, en bon avocat qu'il est, que cette modification était de la frime. Je crois qu'il voulait dire qu'elle n'était qu'une répétition d'éléments figurant déjà dans des lois du pays. J'imagine que c'est aussi la raison pour laquelle il a dit qu'à bien des égards, elle exposait l'attitude des conservateurs envers le tarif. Ces derniers essaient de jouer sur deux tableaux. Ils essaient de faire croire qu'ils luttent pour le tarif mais en fait, ils ne font rien pour le protéger.

Quand on enlève à cet amendement tout le verbiage qu'il contient, on constate qu'il ne change en fait rien à la loi existante. Comme mes amis conservateurs viennent des Prairies et ont, ne serait-ce que de façon minime présenté le point de vue des agriculteurs, je voterai certainement en faveur de la motion n° 58. Je constate que vous êtes très poli, monsieur le président, et que vous me signalez que mon temps de parole est écoulé. Plutôt que de vous obliger à vous lever à cette heure bien tardive pour me rappeler au règlement, je vais m'asseoir.

M. Charles Mayer (Portage-Marquette): Monsieur le Président, il y a deux choses que j'aimerais dire. Premièrement, j'aimerais parler de quelques-unes des interventions qui ont été faites par les néo-démocrates et les expédier le plus rapidement possible, car cet amendement est important et j'aimerais en détailler les éléments importants. Je suis heureux de constater que le ministre est ici. Une fois que j'aurai terminé, j'espère que le ministre se sera quelque peu rendu compte de nos préoccupations et saura pourquoi cet amendement a été proposé par l'honorable député de Kindersley-Lloydminster (M. McKnight).

L'honorable député de Vancouver-Kingsway (M. Waddell) a qualifié cet amendement de frime, mais j'aimerais signaler à la Chambre qu'il n'a assisté qu'à des parties d'une réunion du comité tenue en après-midi à Vancouver et qu'il y a fait trois interventions. Le président en a rejeté une, soutenant qu'on n'avait pas à répondre à la question posée du fait de son caractère politique. Si quelqu'un a eu une attitude vide de sens lorsque le comité a étudié ce projet de loi, c'est certainement l'honorable député de Vancouver-Kingsway. Tout ce qu'il peut dire peut être considéré comme de la frime si l'on en juge par sa conduite en comité.

En ce qui concerne ce que nous venons d'entendre de l'honorable député de Yorkton-Melville, (M. Nystrom), qui a dit que nous voulions jouer sur deux tableaux, j'aimerais lui demander, à lui ou à ses collègues, d'expliquer la raison pour laquelle ils affirment être d'accord pour le maintien du tarif, mais proposent un amendement qui aurait pour effet de rejeter ce tarif. Dans la mesure où les néo-démocrates conviennent que soit établi un filet de sécurité au-dessus du niveau du tarif, j'en

conclus qu'ils ont modifié leur position. Ils essaient de jouer sur deux plans.

Pour en terminer avec cette question, j'aimerais simplement ajouter que quand on voit leur piètre conduite ici ce soir on comprend pourquoi ils ne seront jamais en mesure de former un gouvernement. Si leur conduite reflète ce qui se produirait s'ils étaient au pouvoir, nous devons remercier le ciel que leurs chances d'y arriver soient très minces et lointaines. C'est quelque chose dont il faut remercier le ciel à cette heure tardive.

Parlons maintenant de la motion. Je pense que le ministre sera d'accord avec moi pour dire qu'il aurait mieux valu offrir une partie des fonds disponibles aux producteurs pour qu'ils puissent eux-mêmes améliorer l'efficacité du système plutôt que d'adopter un projet de loi en ce sens. Mais tel n'est pas le cas. Comme nous avons affaire à une industrie réglementée et que tous ceux qui ont siégé au comité cet été n'ont pu que constater jusqu'à quel point il s'agissait d'une industrie réglementée et contrôlée, il incombe au gouvernement de s'assurer le mieux possible que les chemins de fer soient réglementés et remplissent les fonctions visées à ce projet de loi. C'est ce que prévoit cet amendement.

A bien des égards, les chemins de fer ne devraient pouvoir jouer sur deux plans. Ils ne devraient pouvoir fonctionner librement dans une société réglementée. Ils ne devraient pouvoir obtenir de l'argent sans s'attendre à devoir respecter des règlements. C'est ce que prévoit la motion 58. Les néo-démocrates peuvent dire tout ce qu'ils voudront au sujet de sa similitude avec l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer. Les similitudes sont nombreuses, mais cette motion regroupe et amalgame certaines parties de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi nationale sur les Transports pour les adapter ensuite au transport du grain. Dans cette mesure, la disposition sera donc plus efficace que l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer. Dans le cas d'une industrie réglementée comme celle-ci à laquelle participent les chemins de fer et le gouvernement, les chemins de fer devraient s'attendre à ce que certains règlements précèdent ce qu'on attend d'eux.

Deuxièmement, puisqu'il existe autant de règlements et que tout cet argent sera versé aux chemins de fer, je crois qu'il est de notre devoir de veiller à ce que ces compagnies ne reçoivent pas plus d'argent qu'il ne faut. Sinon, l'augmentation des coûts due à l'inflation sera assumée par le gouvernement et les producteurs. Cette augmentation sera fonction du montant investi au départ. C'était l'une des lacunes du rapport Gilson.

Ceux qui ont participé à la Commission Gilson étaient davantage préoccupés par certaines questions qui se sont posées après l'accord. Au début, on n'a pas accordé suffisamment d'attention aux producteurs et aux investissements du gouvernement. Chacun voulait sa part du gâteau. Plus on arracherait d'argent au gouvernement qui, il faut le dire, a mis sur la table beaucoup d'argent, plus il y en aurait à partager entre les producteurs. Nous savons maintenant que ce ne sera pas le cas. Comme la majeure partie de cet argent doit aller aux compagnies ferroviaires, nous devons veiller à ce qu'elles respectent certains engagements et nous assurer que le projet de loi ne sera pas plus généreux que nécessaire.