

Transport du grain de l'Ouest—Loi

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*.

c) 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. La Commission rend une ordonnance qu'elle estime juste et raisonnable et peut changer, modifier ou rescinder l'ordonnance, ou rejeter la demande.

d) Toute ordonnance provisoire rendue aux termes de l'alinéa 9b) n'est valide que pour une période de cent quatre-vingt jours; elle peut toutefois, au cours de cette période, être convertie par la Commission en une ordonnance permanente.

e) Si les compagnies de chemin de fer touchées par une ordonnance leur enjoignant de conclure des accords de réciprocité ou autres ne peuvent s'entendre sur le montant de l'indemnisation, la Commission peut, par ordonnance, fixer ce montant, qui ne peut, pour aucun motif, dépasser les coûts variables afférents à la conclusion de tels accords.

(10a) 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 chemin 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. Il peut exercer lui-même un tel recours et s'il obtient gain de cause, chaque expéditeur de grain doit en bénéficier dans toute la mesure du possible.»

et en renumérotant les articles subséquents en conséquence.

—Monsieur le Président, je prends finalement la parole dans ce débat. Il est maintenant 3 heures du matin et bien que cela ne soit pas vraiment important, si les députés du NPD s'étaient hâtés un peu moins rapidement et avaient pris connaissance de la motion n° 58, je crois qu'ils auraient reconnu qu'elle répond à un grand nombre des vœux qu'ils ont exprimés pêle-mêle dans les motions qu'ils ont présenté avant la motion 58.

Cette motion porte essentiellement sur les installations relatives au transport du grain. Elle est en partie un extrait textuel de l'article 262 de la Loi nationale sur les transports.

M. Benjamin: Nous le savions.

M. McKnight: Je suis heureux que le député de Regina-Ouest (M. Benjamin) sache cela. Je l'ai très souvent entendu parler de cet article de ladite loi. Je suppose donc qu'il appuyerait entièrement cette motion. En vérité, il a défendu des causes en invoquant cet article, bien que j'hésite à lui demander qui était son avocat puisque, me dit-on, ses défenses ont été un échec.

Si cette motion est adoptée elle obligera essentiellement les chemins de fer à transporter du grain. Si l'argent des contribuables doit profiter aux chemins de fer et si les producteurs de grain doivent continuer à assumer des coûts accrus pour le transport du grain, nous espérons, lorsque viendra le temps de mettre cette motion aux voix, qu'elle fera partie du projet de loi de façon à ce que personne ne puisse s'y tromper en lisant cette loi dans l'avenir. Les chemins de fer ne pourront plus alléguer qu'ils ne sont pas suffisamment indemnisés pour le transport du grain comme ils l'ont fait dans le passé pour éviter d'être forcés de transporter du grain aux termes de l'article 262.

Notre amendement précise que les chemins de fer doivent posséder l'équipement voulu pour transporter et décharger le grain. Cela permettrait avec les dispositions de l'article 2 de joindre les voies d'évitement et les embranchements privés aux lignes ferroviaires appartenant à la société ou exploitées par celle-ci. Cela faciliterait l'utilisation et l'entretien des installations et des voies d'évitement qui avaient été abandonnées par les chemins de fer avec l'assentiment de la Commission canadienne des transports. On forcerait de cette façon les chemins de fer à fournir aux producteurs les installations qui leur sont nécessaires pour utiliser leurs propres voitures, créer leur propre système de silos ou aménager leurs propres lignes ferroviaires.

• (0300)

Chaque fois qu'il est question en vertu des lois actuelles de permettre à des producteurs de se regrouper et d'exploiter leurs propres lignes ferroviaires sur une emprise leur appartenant, les sociétés ferroviaires refusent semble-t-il de collaborer. Cet amendement les forceraient à le faire.

Une autre garantie contenue dans le projet de loi prévoit le recours à la Commission canadienne des transports. Je sais que certains membres du nouveau parti démocratique se sont déjà plaints de ce que la Commission canadienne des transports ne répond pas aux besoins des producteurs de l'Ouest. Je dois dire que de ce côté-ci de la Chambre nous avons grand confiance dans la Commission canadienne des transports et surtout dans les commissaires en poste à Saskatoon (Saskatchewan) lorsqu'il s'agit de prendre des décisions concernant l'abandon et la protection des embranchements et pour les mouvements de grain.

Aux fins de cet article, la Commission peut exiger l'exécution de certains travaux, l'achat de terrains ou l'affectation aux mouvements du grain de certains wagons, modes de transport ou autre équipement. Cela obligerait donc les compagnies de chemin de fer à réparer les embranchements et les ponts en mauvais état ainsi qu'à prévenir les pénuries de matériel roulant et de wagons. Les chemins de fer n'auront plus aucune raison de dire qu'ils ne possèdent pas suffisamment de locomotives diesel parce que cet amendement les obligera à en acheter davantage. Passons maintenant à d'autres parties du projet de loi. Je cite le paragraphe 8 dans la motion n° 58:

Le niveau des installations consacrées au trafic du grain par une compagnie de chemins de fer doit être le même que le niveau consacré à d'autres types de trafic...

Ce paragraphe vise simplement à empêcher les compagnies de chemins de fer d'établir une distinction comme elles l'ont fait dans le passé et comme elles continueront sans doute de le faire en vertu de ce projet de loi, entre le trafic du grain et le trafic d'autres produits passant par les mêmes lignes.

La Commission pourrait, encore une fois, forcer les compagnies de chemins de fer à transporter le grain et à prendre les mesures que la Commission jugerait appropriées à cette fin. Nous savons que certains membres du Comité estiment qu'on a donné trop de pouvoirs à l'administrateur. Un amendement proposé plus tôt à ce projet de loi obligerait les compagnies de chemins de fer à conclure des accords de réciprocité lorsque l'exigeraient les intérêts de producteurs de grain. On lit à l'alinéa (9a):