

Je ne vois aucune raison de les refuser. La motion est conforme aux deux critères principaux. Je demande donc à la présidence de l'accepter, non seulement parce qu'elle est recevable, mais aussi parce qu'elle a fait l'objet d'un accord unanime, après de longues discussions et de longues consultations entre nous et avec le conseiller juridique. J'espère que la présidence tiendra compte de ce que j'ai dit et jugera la motion recevable.

M. Bill McKnight (Kindersley-Lloydminster): Monsieur le Président, je voudrais faire quelques remarques sur la recevabilité de la motion n° 10. Les députés et les membres du comité permanent des transports se sont inspirés des mêmes critères pour rédiger cette motion que pour toutes les autres que nous avons proposées. La raison d'être de cette motion particulière, qui la rend recevable, c'est d'accorder le même traitement à toutes les parties du Canada.

Lorsque le projet de loi a été présenté, l'intention du gouvernement était de consentir un tarif inférieur au tarif commercial pour l'acheminement des grains et des produits dérivés tant dans l'Est que dans l'Ouest. Par suite d'un oubli, le transport des grains vers l'ouest du Canada et vers les États-Unis pour l'exportation n'a pas été inclus, alors que le transport des grains de l'Est à Armstrong et Thunder Bay et vers les États-Unis pour l'exportation l'a été. L'intention du projet de loi était de faciliter l'acheminement des grains et des produits du grain. Du fait de cet oubli, les rédacteurs ne traitaient pas l'ouest du Canada de la même façon que l'Est.

Après consultation de tous les partis à la Chambre et du ministère des Transports sur la recevabilité de la motion n° 10, on a convenu que cette motion correspondait à l'intention poursuivie. L'augmentation de coût pour le trésor public n'est pas évidente. Les grains acheminés vers l'Ouest seraient de toute façon transportés au tarif statutaire ou à un tarif n'assurant pas une compensation intégrale. S'ils sont acheminés vers l'Ouest au tarif statutaire, la destination finale n'influe pas sur la dépense de fonds publics. C'est le transport de l'ouest du Canada à l'ouest des États-Unis pour la consommation.

C'est donc là, en bref, la raison pour laquelle les députés ont jugé la motion n° 10 recevable. Elle est conforme à l'intention du projet de loi. A certains égards, elle permettra même d'économiser des fonds publics, car elle s'applique très explicitement aux grains expédiés en vertu du tarif statutaire ou du tarif inférieur à la compensation intégrale. Elle ne s'applique pas à la réexportation après l'arrivée aux États-Unis. Certains, dont même les députés du comité des transports, ont exprimé la crainte que les coûts n'augmentent si on expédie des grains aux États-Unis pour réexportation.

Je remercie mes collègues de m'avoir autorisé à représenter ma motion. J'attends la décision de la présidence quant à sa recevabilité.

M. Maurice A. Dionne (Northumberland-Miramichi): Monsieur le Président, je serai très bref et j'espère que mes propos vous aideront à rendre votre décision. La définition originale du mot «exportation» était très simple, mais elle posait beaucoup de problèmes, surtout aux producteurs de malt de l'ouest du Canada.

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Le député de Kindersley-Lloydminster (M. McKnight) a essayé à plusieurs reprises de faire adopter une nouvelle définition au comité. Il y a finalement réussi, mais le comité a constaté par la suite que la nouvelle définition navrerait les autorités portuaires de Vancouver, même si certains membres du comité ne partageaient pas cette inquiétude.

Nous avons essayé plusieurs fois au comité de trouver une définition acceptable du mot «exportation». A mon avis, la définition que propose le député est acceptable et ne causerait pas de problème, ni au port de Vancouver, ni aux producteurs de malt. De fait, elle permettra à ces derniers d'être visés par le projet de loi. Je suis certain que je reflète l'opinion du ministre et de son secrétaire parlementaire en disant que nous jugeons la motion recevable et acceptable. J'exhorte donc la présidence à rendre sa décision en conséquence. Selon moi, la motion ne dépasse pas la portée de la recommandation royale et n'imposera pas un fardeau financier supplémentaire à la Couronne. Il n'y a pas non plus de contradiction entre la définition et l'objectif du projet de loi C-155.

M. Les Benjamin (Regina-Ouest) propose:

Motion n° 34

Qu'on modifie le projet de loi C-155, à l'article 17, en retranchant les lignes 22 à 26, page 8.

—Monsieur le Président, les motions n° 34 et 35 sont reliées. Madame le Président a décidé qu'elles devaient faire l'objet d'un débat et d'un vote distincts. Quant à ma motion, elle vise à supprimer les lignes 22 à 26 à la page 8.

Avant de défendre ma motion, je tiens à souligner que, comme tous les députés le savent, des dizaines de milliers d'agriculteurs acheminent leurs céréales par camion vers les divers points d'expédition. Des centaines de petites entreprises de camionnage transportent le grain des céréaliculteurs au point d'expédition local, au point de livraison subsidiaire, à la minoterie ou à l'huilerie de colza. Ces petites entreprises de camionnage font ce travail depuis bien des années et elles le font très bien. Elles complètent bien les activités de camionnage des agriculteurs eux-mêmes. Pourtant, monsieur le Président, si cet amendement n'est pas adopté, la mesure permettra de mettre sur pied un réseau de camionnage commercial qui ne fera qu'accélérer l'abandon des lignes d'embranchement et transférer les coûts du Trésor fédéral aux Trésors municipaux et provinciaux.

● (1210)

Il y a une semaine, quelques membres des syndicats des chemins de fer m'ont rappelé ce que les sociétés ferroviaires ont fait dans le passé. Dès que les administrateurs de ces sociétés ont eu l'occasion de se lancer dans l'industrie du camionnage, peu importe pour quelles marchandises, ils en ont profité au maximum. Je me rappelle qu'un représentant des chemins de fer m'avait dit il y a bien des années: «Si nous pouvons transporter les marchandises en nous servant de routes construites et entretenues par quelqu'un d'autre que nous-mêmes, nous nous lancerons dans l'entreprise du camionnage». J'ai moi-même vu un grand nombre de petites entreprises de camionnage faire faillite à cause de la concurrence de grosses entreprises qui étaient bien souvent des filiales du CN et du CP.