

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Voyons maintenant la motion n° 43, monsieur le Président. J'invite le député de Regina-Est (M. Benjamin) à réfléchir et à se demander s'il voudrait que la Commission canadienne du blé soit récompensée. Le député de Humboldt-Lake Centre (M. Althouse) a demandé quelle récompense on pourrait lui attribuer. Étant donné que la Commission canadienne du blé est une société de la Couronne, il me semble que le gouvernement doit être habilité à lui accorder des primes pour avoir atteint certains objectifs, et je n'ai rien contre l'insertion de cette disposition dans le bill. Ces primes pourraient ne pas être attribuées à l'avenir, mais il faudrait prévoir cette possibilité dans le bill pour faciliter les choses. Il y aurait plusieurs moyens de procéder; par exemple, le gouvernement pourrait acheter des wagons et les mettre à la disposition de la Commission du blé, ce qui serait également avantageux pour les agriculteurs desservis par la Commission.

• (1240)

La motion n° 45 a été proposée par mon parti au comité. Nous avons choisi le chiffre de 20 p. 100 des coûts variables afférents au volume. Cela équivaut à la contribution totale aux coûts fixes. Nous avons pensé que puisque les contribuables du Canada ont investi de l'argent et puisque le bill prévoit que les producteurs paieront davantage pour le transport du grain, les sociétés ferroviaires devraient respecter ce qui est au fond un engagement verbal. En effet, le seul engagement que nous avons de la part des compagnies ferroviaires est en fait un engagement verbal. Le projet de loi dit que les compagnies «dépensent» les fonds qui leur sont versés par les contribuables canadiens et les producteurs du Canada en vue d'améliorer le réseau ferroviaire. Rien dans le bill n'oblige les compagnies à investir dans un secteur particulier.

Les présidents des sociétés ferroviaires du Canada ont déclaré que les fonds fournis par les contribuables canadiens pour l'amélioration du réseau seront versés aux recettes générales. Si l'augmentation de ces recettes générales doit permettre aux sociétés ferroviaires de diversifier leurs activités en se lançant dans le secteur du pétrole ou en agrandissant leurs chaînes hôtelières, ou encore en se lançant dans l'industrie du camionnage, comme l'ont laissé entendre certains députés néo-démocrates, alors le bill devrait énoncer des sanctions qui obligeraient les compagnies de chemin de fer à investir cet argent dans des projets qui les aideraient à réaliser les objectifs qui leur sont assignés par l'administrateur.

Le chiffre de 20 p. 100 des coûts variables, qui correspond à la contribution totale aux coûts fixes, aurait permis une pénalité de 130 millions de dollars sur 790 millions en 1983-1984; en 1984-1985, la pénalité pourrait atteindre 142 millions de dollars sur 893 millions; et 1985-1986, elle pourrait être de 150 millions sur 987 millions. Ces chiffres représentent la suppression de la contribution aux coûts fixes qui serait versée aux sociétés ferroviaires. Il s'agit en fait de bénéfices garantis pour ces compagnies. Si on leur accorde l'autorité de dépenser ces fonds à leur guise, nous croyons que la pénalité prévue pour ne l'avoir pas fait de façon raisonnable devrait être égale au profit qu'elles ont réalisé. En fait, elles pourraient quand même investir, mais si elles ne le faisaient pas de manière avisée, elles ne réaliseraient pas de profit.

La motion n° 46, inscrite au nom du député de Regina-Ouest, (M. Benjamin) est essentiellement la même que la motion n° 45, bien qu'elle soit un peu plus complexe. Il me

semble que si nous voulons simplifier un bill aussi compliqué que le bill C-155, le meilleur moyen de prévoir une sanction serait de l'exprimer en un pourcentage fixe d'un chiffre donné. La motion proposée par le député de Portage-Marquette (M. Mayer) permettrait de simplifier le bill et d'imposer des sanctions aux sociétés ferroviaires comme l'exigent les contribuables et les producteurs.

Je voudrais revenir à la motion n° 44. C'est pour des raisons bien évidentes que l'on propose d'imposer des sanctions non pécuniaires à tous les participants du réseau autres que les chemins de fer. Au comité, le député de Regina-Ouest a présenté un amendement mais il a ensuite voté contre, comme nous l'avons tous fait après avoir constaté quelles en seraient les incidences. Il avait proposé que les sanctions applicables consistent en un certain pourcentage des frais de manutention et d'entreposage, pourcentage qui serait fixé par l'administrateur. Il est très évident que les producteurs seraient pénalisés financièrement puisque les exploitants d'élévateurs devraient demander à la Commission canadienne des grains la permission d'augmenter leurs frais de manutention et d'entreposage à cause de l'amende. Ce sont les producteurs qui devraient finalement supporter les frais supplémentaires.

M. Benjamin: Non.

M. McKnight: Le député de Regina-Ouest prétend que non. Je lui demande pourquoi il n'a pas voté en faveur de cet amendement en comité. Les sanctions financières ne peuvent pas être imposées aux producteurs; par contre, on peut donner des primes à la société de la Couronne, la Commission canadienne du blé; les producteurs en profiteraient à leur tour.

Nous donnerons notre appui aux motions n°s 44 et 45, monsieur le Président, et nous envisagerons d'appuyer certains des autres amendements. J'espère que les ministériels et le secrétaire parlementaire du ministre expliqueront ce qu'il y aurait de mal à imposer des sanctions ou à octroyer des primes non financières à tous les participants autres que les compagnies de chemin de fer?

Dans la même veine, monsieur le Président, je dois dire que la dernière fois que j'étais debout à la Chambre, le ministre des Transports (M. Axworthy) se levait pour aborder un autre sujet. J'avais espéré qu'il se levait pour expliquer à la Chambre pourquoi le gouvernement ne donnerait pas son appui aux motions n°s 39 et 40, ce qui protégerait la Commission canadienne du blé. J'espère bien que le ministre ou son secrétaire parlementaire nous diront pourquoi le projet de loi ne devrait pas comprendre un article précisant que des sanctions non financières seraient imposées aux participants autres que les compagnies de chemin de fer.

M. Arnold Malone (Crowfoot): Monsieur le Président, je suis heureux de parler des motions n°s 41 à 45. Je viens de la province de l'Alberta qui a 21 députés au Parlement. Aux dernières élections, cette province a envoyé 21 députés conservateurs à Ottawa. Aujourd'hui, le parti au pouvoir est représenté à la Chambre par 21 députés de huit provinces et deux territoires. Outre le débat sur la Constitution, qui portait atteinte non seulement à l'Ouest mais à toutes les régions du Canada, il y a eu le programme énergétique, qui était dirigé contre l'Ouest, la réorganisation de VIA Rail qui a nuit à la plupart des régions du Canada mais surtout au tourisme dans l'ouest du Canada, et maintenant, il y a le tarif du Nid-de-Corbeau. En proposant ces trois mesures, le gouvernement s'en