

d) promouvoir et peut exiger, s'il y a lieu, des accords de réciprocité et autres entre compagnies de chemin de fer afin de faciliter les mouvements du grain et de les rendre plus efficaces et plus fiables, en vue de maximiser les bénéfices des producteurs.

Comme je l'ai dit, monsieur le Président, il est assez clair que les directions des chemins de fer vont s'arranger pour gagner le plus d'argent possible, en gardant les wagons sur les voies d'évitement ou en s'abstenant de les acheminer par les trajets les plus courts. A notre point de vue, il faut que les pouvoirs restent à la Commission canadienne du blé au lieu d'aller à un organe absolument distinct, mais j'ai déjà parlé de cela.

Si nous demandons le pouvoir d'exiger des accords de réciprocité, c'est que pour améliorer le rendement du réseau de transport des grains, nous tenons beaucoup à ce qu'il y ait plus d'échanges entre les réseaux CP et CN, à amener les chemins de fer à collaborer pour raccourcir les trajets et livrer plus rapidement le grain. Chaque réseau a des tronçons de voies qui s'intègrent parfaitement au réseau de l'autre, mais ce n'est que dans des circonstances vraiment exceptionnelles qu'un réseau accepte de reconnaître l'existence de l'autre, voire de collaborer avec lui. Voilà l'aspect que les députés de notre parti se sont efforcés de faire comprendre au secrétaire parlementaire et à d'autres députés.

Le secrétaire parlementaire a déclaré que la Commission canadienne des transports, en vertu de la loi sur les chemins de fer, dispose déjà de ces pouvoirs. Nous avons constaté au cours des 20, 30, ou 40 dernières années qu'elle n'y a pas vraiment eu recours d'une façon efficace. Nous disons qu'il devrait y avoir un organisme pour exercer ces pouvoirs, fut-ce la Commission canadienne du blé. La Commission devrait normalement exercer ces pouvoirs, puisque c'est elle qui décide quel réseau sera chargé d'acheminer telle ou telle quantité de grains vers une destination précise et à quel moment.

Il est normal que la Commission du blé ou un autre organisme puisse non seulement encourager les réseaux à signer des accords de réciprocité, mais encore légalement les y obliger. Les responsables de la Commission canadienne du blé ou de l'Office du transport du grain n'auraient qu'à communiquer avec les représentants du CN ou du CP pour leur dire qu'ils aimeraient obtenir 500 wagons de plus pour Prince Rupert ou encore 1,000 wagons de plus pour Vancouver. Les réseaux pourraient alors déplacer ces wagons et les placer en disponibilité pour quelque temps. Non seulement l'organisme en question doit-il pouvoir encourager les sociétés ferroviaires, mais il doit encore les obliger à agir.

La motion tendant à accroître le pouvoir de l'administrateur de l'Office du transport du grain sur les sociétés ferroviaires vise tout particulièrement à donner à l'administrateur les moyens d'obliger lesdites sociétés ferroviaires à échanger des wagons de grains toutes les fois qu'il estime la chose nécessaire pour accélérer les expéditions. Même si nous, députés néo-démocrates, soutenons que le Canada n'a pas vraiment besoin d'un nouvel organisme comme l'Office du transport du grain et que l'administrateur détient déjà beaucoup trop de pouvoirs pour faire obstacle à ceux de la Commission canadienne du blé, nous estimons que cette proposition d'amendement est excellente et que les députés ministériels devraient l'appuyer.

Quel que soit l'organisme qui contrôle le transport du grain—nous saurons dans quelques semaines qui, de la Commission canadienne du blé ou de l'Office du transport du grain,

Article 21 du Règlement

le contrôle réellement—il devrait pouvoir ordonner aux sociétés ferroviaires d'échanger des wagons par souci d'efficacité.

Je constate qu'il est 13 heures. Je poursuivrai cet après-midi.

[Français]

Le président suppléant (M. Corbin): A l'ordre! Comme il est 13 heures, je quitte maintenant le fauteuil pour le reprendre à 14 heures.

(La séance est suspendue à 13 heures.)

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 14 heures.

DÉCLARATIONS AUX TERMES DE L'ARTICLE 21 DU RÈGLEMENT

[Traduction]

LES BREVETS

ON APPUIE LA FABRICATION DE PRODUITS PHARMACEUTIQUES NON BREVETÉS

M. Gus Mitges (Grey-Simcoe): Madame le Président, il saute aux yeux que les multinationales pharmaceutiques sont parties sur un pied de guerre et qu'elles exercent des pressions considérables sur le gouvernement pour qu'il abolisse la fabrication et la vente de médicaments non brevetés et fasse monter les ventes de médicaments brevetés qui sont plus coûteux.

Madame le Président, les médicaments non brevetés sont aussi efficaces que les autres, mais coûtent beaucoup moins cher pour les consommateurs qui peuvent ainsi économiser des millions de dollars chaque année.

Il ne faut pas oublier aussi, madame le Président, que les entreprises qui fabriquent ces médicaments—toutes des sociétés canadiennes—emploient beaucoup plus de gens que les autres qui sont des filiales de sociétés étrangères.

Il a été abondamment prouvé que les entreprises qui fabriquent des médicaments non brevetés, livraient aux autres une concurrence qui est avantageuse pour les Canadiens. Les malades qui doivent payer eux-mêmes pour faire faire leur ordonnance, les vieillards notamment économiseraient ainsi de l'argent. Et les contribuables forcément puisque les gouvernements provinciaux achètent les médicaments qui sont distribués aux hôpitaux et aussi aux vieillards et aux nécessiteux.

Avant que la loi sur les brevets ne soit modifiée pour permettre la vente de médicaments non brevetés, c'était au Canada que les médicaments coûtaient le plus cher. Maintenant, c'est le contraire. Je prie donc instamment le gouvernement de ne rien faire pour changer cet état de choses au nom de tous les Canadiens.

* * *

LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

LES CONSÉQUENCES DE L'EMPLOI DU SYSTÈME MÉTRIQUE POUR LES VOYAGEURS

M. Bill Domm (Peterborough): Madame le Président, M. Robert Buch, président de la commission qui a fait l'éloge d'Air Canada pour ses normes de sécurité, tout en refusant de