

*Transport du grain de l'Ouest—Loi*

nous disant que depuis quelques semaines, les déchargements à Thunder Bay ont diminué, passant d'une moyenne de 3,183 wagons par semaine à 2,283 et, un peu plus tard, à 1,723 wagons par semaine. Pourquoi cet engorgement? Comment cerner le problème? Manifestement, les chemins de fer n'ont rien pu faire pour y remédier. En réalité, rien ne les incitait à bouger. Selon eux, c'est l'office du transport du grain qui est responsable, mais si l'administrateur pouvait obliger les chemins de fer à garantir un transport efficace, la situation s'en trouverait améliorée. C'est parfois nécessaire surtout lorsqu'on pense à des ports comme celui de Churchill.

En vertu du zonage de transport des céréales en vigueur dans les Prairies, les céréales proviennent de quelque 48 zones différentes. Les céréales acheminées jusqu'au port doivent correspondre à une demande ou une vente particulière qui a été conclue. Il faut faire venir le grain de la zone qui correspond à la demande ou à la vente en question. Si les gens ne comprennent pas grand-chose au sujet des expéditions de céréales dans l'Ouest, qu'ils essaient d'imaginer le damier que l'on a mis au point pour garantir le transport efficace des céréales. Ils pourront également se dire que les voies du CN et du CP sont parfois très proches l'une de l'autre, et d'autres fois très éloignées. La façon la plus efficace de transporter les céréales, c'est de déterminer quelle catégorie de céréales il faut livrer, par exemple, à Churchill, et de les acheminer depuis la zone la plus proche, même si elle se trouve sur une ligne du CP et que c'est une ligne du CN qui va jusqu'à Churchill. Les députés d'en face devraient comprendre facilement que quelqu'un doit avoir le pouvoir d'obliger les chemins de fer à emprunter l'itinéraire le plus court.

Les exemples sont nombreux dans ma circonscription. Je pourrais vous parler de la subdivision Erwood ou de la ligne qui relie Swan River à la Baie d'Hudson, en Saskatchewan. Certaines lignes n'ont pas été utilisées pour le transport des céréales, mais elles devraient l'être. Il y en a d'autres qui sont encore plus courtes que les itinéraires les plus directs qu'on pourra utiliser. Il y a des lignes, notamment, qui passent par Canora ou Preeceville lorsqu'on veut acheminer le grain depuis la vallée de la Swan. Si l'administrateur avait certains pouvoirs, il pourrait veiller à ce que ce transport s'effectue et que les échanges aient lieu également au besoin. C'est le bien-être des céréaliers qui est en jeu ici. Nous sommes tous déjà au courant de la situation des céréaliers de l'Ouest.

Je vous vois, monsieur le président, me faire signe que mon temps de parole est écoulé. Je remercie la Chambre de m'avoir permis d'expliquer l'origine des problèmes précis auxquels se heurtent les agriculteurs s'ils ne peuvent faire transporter leurs céréales jusqu'au marché ni les entreposer sur leurs terres faute de place dans leurs silos. Il incombe aux députés d'en face de se familiariser avec les problèmes qui assaillent les agriculteurs de l'Ouest si ce pouvoir n'est pas dévolu à l'administrateur. J'espère qu'ils approuveront cet amendement à l'unanimité.

**LA MOTION D'AJOURNEMENT**

[Traduction]

## QUESTIONS À DÉBATTRE

**Le président suppléant (M. Corbin):** A l'ordre. En conformité de l'article 45 du Règlement, je dois informer la Chambre des questions qui seront soulevées ce soir au moment de l'ajournement: le député de Broadview-Greenwood (M<sup>me</sup> McDonald)—Le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes—La responsabilité de réglementer la pornographie télévisée. *b)* Les sanctions éventuelles; le député de Winnipeg-Nord (M. Orlikow)—Les affaires culturelles—On recommande que les bibliothèques indemnisent les auteurs. *b)* On demande au ministre d'agir; le député de Surrey-White Rock-Delta-Nord (M. Friesen)—Les affaires provinciales—L'examen fédéral des mesures provinciales. *b)* La subvention versée à un organisme de la Colombie-Britannique.

**ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT**

[Traduction]

**LA LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST**

## MESURE D'ÉTABLISSEMENT

La Chambre reprend l'étude du projet de loi C-155, tendant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et à modifier certaines lois en conséquence, dont le comité permanent des transports a fait rapport avec des propositions d'amendement, ainsi que de la motion n° 33 de M. Mazankowski.

**M. Gordon Taylor (Bow River):** Monsieur le Président, j'allais proposer que nous accordions quelques minutes de plus au député de Dauphin-Saw River (M. Lewycky) pour lui permettre de finir ses remarques, mais comme il doit assister à une séance de comité, je ne prendrai pas la peine de le faire.

La motion n° 33 a trait à l'administrateur de l'Office du transport du grain. Je crois que d'excellents arguments ont été invoqués à ce sujet, mais je voudrais prendre quelques instants pour revenir au principal argument qu'a formulé le président du comité permanent des transports, le député de Northumberland-Miramichi (M. Dionne). Il s'est élevé contre l'amendement parce que l'autorité est toujours dévolue à la Commission canadienne des transports ou à sa section des chemins de fer. Je conviens que la Commission est dotée de l'autorité, mais sauf erreur la CCT ne s'est jamais souciée de l'intérêt de l'agriculteur ou du producteur. Notre préoccupation principale, actuellement, est le producteur, le terrien dont il faut s'occuper plus que jamais auparavant. Je conviens que l'administrateur de l'Office du transport des grains a une tâche formidable à accomplir, pour peu qu'il remplisse sa mission. Si nous ne lui donnons pas les moyens de poursuivre son travail, nous ferions tout aussi bien de n'en désigner aucun. Il serait inacceptable qu'il doive se contenter de formuler des recommandations.