

Il est difficile de se prononcer en faveur de certains articles avec lesquels on est d'accord lorsque le projet de loi en renferme d'autres qui n'ont absolument aucun lien avec les premiers. Nous désirons conserver le tarif statutaire, car c'est une entente qui a été conclue avec les agriculteurs dans le cadre de la Confédération. Nous voulons que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau soit maintenu, car les agriculteurs des Prairies ne peuvent payer ce que le gouvernement libéral leur demande.

La seconde partie du projet de loi à laquelle la motion n° 33 fait allusion porte sur l'amélioration et la réfection des voies ferroviaires. Nous voulons que cette partie ne fasse plus partie du projet de loi C-155. Je vois que le Président hoche la tête pour signifier son accord ou son désaccord avec ce que je dis, mais je pense que cela ne fait que montrer que les libéraux sont indifférents aux problèmes des agriculteurs de l'Ouest. J'ai été très heureux de pouvoir donner mon appui à cette motion, cet après-midi.

J'invite certains libéraux à nous dire comment il se fait que les terres houillères du Canada et le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau soient si intimement reliées à moins que ce ne soit dû à leurs amis du Canadien Pacifique qui donnent approximativement \$50,000 par année au percepteur de fonds libéral. Cela n'est-il pas dû au fait que ce projet de loi ait été adopté et que ces trois domaines aient été réunis plutôt qu'à l'adoption d'une bonne mesure législative pour les Canadiens et les agriculteurs de l'Ouest en particulier? N'est-ce pas là la véritable raison derrière ce projet de loi?

Ainsi, je crois que mes observations sont pertinentes. J'ai donné l'exemple d'un accord de réciprocité au sujet d'une ligne qui appartient au Canadien National et qui aboutit au port de Churchill. Ce n'est qu'un exemple d'accord de réciprocité qui pourrait être conclu par les sociétés ferroviaires si l'Office du transport du grain ou tout autre organisme le remplaçant recevait ce pouvoir, si le projet de loi est adopté.

Selon moi, le gouvernement libéral devrait y penser à deux fois avant de laisser le secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Flis) prétendre que ce que j'ai dit cet après-midi n'a rien à voir avec la motion n° 33 dont nous sommes saisis. La motion prévoit que nous devons forcer les deux sociétés ferroviaires à assurer le service sur certaines voies par le biais d'accords de réciprocité, car elles ne détiennent pas en copropriété les lignes et le matériel roulant. Au lieu de cela, elles s'engagent dans des disputes mesquines. Elles ne veulent pas assurer un bon service ou si elles le veulent elles ne peuvent pas fournir le service que les producteurs canadiens attendent d'elles en retour de tous les avantages qui ont été accordés aux sociétés ferroviaires au cours des années par le peuple canadien et par le présent Parlement. Ce dernier devrait avoir honte d'avoir assuré un revenu annuel garanti aux sociétés ferroviaires, de concert avec ceux qui produisent le grain dans l'ouest du Canada et qui, en toute bonne foi, ont parfois acheté du matériel roulant pour les sociétés ferroviaires. Je crois que c'est très important et très pertinent.

• (1720)

Je demande aux députés néo-démocrates d'appuyer cette motion, de sorte que nous nous assurions non seulement d'améliorer le réseau de transport ferroviaire au Canada, mais aussi d'obtenir des sociétés ferroviaires un rendement assuré pour les producteurs de l'Ouest.

Transport du grain de l'Ouest—Loi

M. Nystrom: Étant donné que le député dispose encore d'un certain temps, voudrait-il répondre à une question?

M. le vice-président: Le temps dont disposait le député est expiré. Le Règlement ne prévoit ici aucune période de questions. Il faudrait pour cela le consentement unanime de la Chambre. Le député a-t-il le consentement unanime?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

M. Sid Parker (Kootenay-Est-Revelstoke): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole au sujet de l'amendement, de la motion n° 33 que voici:

L'administrateur du Conseil supérieur du transport du grain peut 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.

Je tiens à féliciter le député de Végreville (M. Mazankowski) d'avoir proposé cet amendement. J'inciterais le gouvernement à l'appuyer. Lorsque nous, députés représentant les contribuables canadiens, envisageons la possibilité de consacrer un milliard de dollars par année pendant trois ans au réseau ferroviaire, nous devons très certainement nous assurer qu'un gestionnaire défendra les intérêts des producteurs mêmes dont il est question.

Je voudrais d'abord revenir sur les observations du secrétaire parlementaire et sur celles du président du comité permanent des transports. D'après ce dernier, la Commission des transports devrait s'occuper de cette affaire. Nous avons vu ce que pouvait faire la Commission des transports. Nous connaissons son arriéré de travail. Nous savons ce qui s'y est produit par rapport à VIA Rail et ce qu'il est advenu des recommandations. Nous sommes au courant de l'abandon d'embranchements. Je ne serais certes pas prêt à dire que la Commission devrait être l'organisme directeur qui ferait des recommandations, pas plus que je ne voudrais rester silencieux pendant que l'on investit l'argent des contribuables.

Je voudrais dire quelques mots au sujet d'observations qu'a faites le juge Emmett Hall lorsqu'il a comparu devant le comité des transports, à Regina, le 9 août 1983. Je crois impérieux que nous examinions attentivement ce qu'il a dit, et notamment ceci:

... l'une des plus grandes régions productrices de grains en Saskatchewan, entre Saskatoon et Calgary, desservie par le Canadien National; Rosetown est plus proche de Vancouver que de Thunder Bay, ainsi le trafic se fait vers l'Ouest. Les grains sont expédiés vers Calgary, mais le CN n'ayant pas de ligne entre Calgary et Vancouver, ils doivent être transportés à 100 milles vers le nord, à Edmonton, pour être ensuite réexpédiés vers le sud, sur Vancouver. C'est cela le CN.

Il nous dit aussi que le CP amène en même temps du grain à Edmonton mais que, comme il n'y a pas de ligne allant vers l'ouest au départ d'Edmonton, le CP parcourt 200 milles en direction sud. C'est comme des navires dans la nuit, affirme-t-il. Deux trains, un du CN et un du CP, transportent du grain l'un vers le nord et l'autre vers le sud, pour pouvoir aboutir à l'ouest. C'est ridicule. Voilà une chose sur laquelle un parlementaire ne peut pas fermer les yeux. Et non seulement le grain file vers le nord et vers le sud, mais il s'embouteille à Calgary. Je le sais parce que j'ai été cheminot pendant 35 ans. Lorsque le grain touche Calgary il y a des triages de wagons à la gare Keith. Ces triages durent jusqu'à cinq heures. J'imaginerais que la même chose se passe à Edmonton.