

*Transport du grain de l'Ouest—Loi*

**M. Mayer:** Merci beaucoup, monsieur le Président. J'ai certainement pris bonne note de votre avertissement, même si je regrette quelque peu que vous ayez utilisé le verbe «tenter». En effet, cela signifie que je ne vous ai pas tout à fait convaincu. Quoi qu'il en soit, je vous remercie vivement de vos conseils.

Permettez-moi d'en revenir précisément à l'amendement. Il est très simple et il demande que l'on remplace le début de l'alinéa *d*) de l'article 17, à la page 8 du projet de loi, par ce qui suit: «promouvoir et peut exiger» ce qui donne l'idée d'obligation mais, «s'il y a lieu, des accords de réciprocité et autres» pour ce qui est des chemins de fer. Selon moi, cela s'impose.

Il n'y a rien là de totalement obligatoire. L'amendement ne dit pas que l'administrateur doit, dans tous les cas, quelles que soient les conditions, demander aux chemins de fer d'offrir un service proportionné aux tarifs. L'amendement parle simplement de «promouvoir», et cela englobe bien des choses.

Il ajoute «et peut exiger», et je crois que les mots clés sont «s'il y a lieu, des accords de réciprocité et autres». Selon moi, cela va tout à fait dans le sens de l'objectif du projet de loi. Comme je l'ai dit, cette mesure devrait promouvoir l'efficacité du transport, permettre aux producteurs de continuer à profiter de tarifs modiques et, je l'espère, permettre d'épargner l'argent du contribuable, car le réseau de transport sera entièrement réglementé.

Je n'accuse pas les chemins de fer d'être sournois ou quoi que ce soit d'autre, mais si les règlements leur permettent d'emprunter des voies indirectes, ils risquent fort de le faire. Si les chemins de fer ont la possibilité d'utiliser des voies indirectes et de maintenir leurs coûts à un niveau plus élevé que si des accords de réciprocité étaient en vigueur, je ne vois pas ce qu'il y a de mal à permettre à l'administrateur d'imposer ce genre d'accord. C'est exactement l'objet de cet amendement.

Je ne vois vraiment pas pourquoi le gouvernement s'inquiète tellement de cet amendement. Il se lit, je le répète, comme suit: «promouvoir et peut exiger» et les mots clés sont «s'il y a lieu, des accords de réciprocité et autres». Le reste de l'alinéa est inchangé. Il n'y a rien là qui aille à l'encontre du système de la libre entreprise et je ne crois pas que notre parti soit inconséquent en présentant cet amendement. En fait, tout ce projet de loi vise à réglementer.

Les députés de ce côté-ci de la Chambre ont essayé, entre autres choses, au comité, de faire disparaître les dispositions qui ne visaient qu'à réglementer, afin de libérer le système et de permettre aux camionneurs et aux producteurs de jouer un rôle dans le processus. Le gouvernement a rejeté nos propositions et nous demandons maintenant de donner au moins à l'administrateur certains pouvoirs lui permettant de forcer les chemins de fer à être efficaces.

Le secrétaire parlementaire dit ne pas comprendre cela. C'est normal. S'il trouve cela difficile à comprendre, c'est qu'il vit à High Park. Il se flatte beaucoup d'être né à Wakaw ou à Cudworth, en Saskatchewan; je ne sais plus très bien, mais je connais bien cette région.

**M. Flis:** Wadena.

**M. Mayer:** Excusez-moi, Wadena. C'est dans la même grande région de la Saskatchewan. Je trouve normal qu'il ne comprenne pas parce qu'il n'a pas grandi dans cette région du pays. Il ne comprend pas comment fonctionnent les chemins de fer. Il n'a pas eu l'occasion de livrer du grain et de charger des wagons aux élévateurs. Lorsqu'il dit qu'il ne comprend pas, je soupçonne que ce qu'il ne comprend pas, en fait, c'est la façon dont fonctionnent les chemins de fer.

Ce dont nous discutons dans l'étude de cet amendement, monsieur le Président, ce sont les raisons pour lesquelles les chemins de fer ne devraient pas être assujettis à certains des pouvoirs de l'administrateur. On dit que les sociétés ferroviaires ont besoin de faire de l'argent vu qu'elles l'investiront ensuite. Nous savons pertinemment que ce n'est pas vrai, car les représentants des sociétés ferroviaires nous ont dit au comité qu'il n'y avait aucune garantie que cet argent ferait l'objet d'investissements précis. Ils nous ont dit que cet argent entrerait dans les recettes générales. En fait, je crois qu'une ou les deux sociétés ferroviaires ont émis des communiqués le printemps dernier laissant entendre que leur projet d'investir ne se réaliserait pas maintenant à cause du ralentissement du trafic ferroviaire. Elles ne projetaient pas d'investir autant que prévu cette année.

Les sociétés ferroviaires vont faire beaucoup d'argent grâce à ce projet de loi fort généreux pour elles, mais rien ne prouve qu'elles vont l'investir là où nous avons besoin qu'il soit investi. Nous savons que les sociétés ferroviaires ont de bonnes intentions, mais il n'y a pas de garantie absolue. Nous essayons de donner des pouvoirs à l'administrateur afin qu'il puisse faire ce qu'il croit juste pour empêcher les coûts des producteurs et du Trésor public de grimper.

**M. Jim Fulton (Skeena):** Monsieur le Président, ce qui est en cause dans cet amendement que nous avons absolument l'intention d'appuyer, c'est la question de savoir pourquoi les chemins de fer opteraient pour un trajet court quand ils peuvent passer par un trajet long. Ce qu'on a constaté à Prince Rupert au fil des ans, c'est que partout et chaque fois que c'est possible, les chemins de fer ont du mal à fournir le nombre de wagons voulus aux silos existants de Prince Rupert. Or on est en train d'y construire un des silos les plus gros et ayant le plus fort rendement non seulement du Canada, mais du monde entier, et nous calculons que sous sa forme actuelle le projet de loi du Corbeau va permettre sinon faire en sorte que le port de Prince Rupert ne reçoive pas suffisamment de grain.

Le secrétaire parlementaire a dit que l'amendement empiétait sur les pouvoirs de la CCT et sur la loi sur les chemins de fer. Je n'ai pas l'impression que le gouvernement se soit donné la peine d'analyser et de calculer les probabilités d'expédition et de livraison de grain sous le régime du projet de loi du Corbeau. Il est tout à fait clair que le CN et le CP ont intérêt à prendre leur temps, à emprunter le trajet le plus long possible plutôt que le plus court. Car il est évident que c'est ainsi qu'ils vont gagner de l'argent.

Ce que le député de Végréville (M. Mazankowski) demande, c'est d'ajouter l'important passage qui ferait dire à cet article: