

CHAMBRE DES COMMUNES

Le jeudi 6 octobre 1983

La séance est ouverte à 11 heures.

• (1105)

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, interrompue le mardi 4 octobre 1983, 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.

Le président suppléant (M. Corbin): Le député de Red Deer (M. Towers) demande la parole, mais la présidence constate qu'il a épuisé son temps de parole.

M. Axworthy: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Quand la présidence va-t-elle permettre le débat de procédure qu'elle nous avait proposé pour ce matin?

M. Mazankowski: Si je ne m'abuse, monsieur le Président, madame le Président a dit qu'elle entendrait nos arguments cet après-midi. Étant donné le débat spécial qui doit avoir lieu cet après-midi, j'imagine que la discussion sur la procédure viendra ensuite.

Le président suppléant (M. Corbin): Je le pense aussi.

M. Svend J. Robinson (Burnaby): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que j'appuie la motion n° 33 du député de Végréville (M. Mazankowski), qui fait l'objet du débat. Cette proposition tend à modifier l'article 17 du projet de loi, lequel a trait aux fonctions de l'administrateur. Aux termes de l'alinéa 17(1)d), l'administrateur aurait le pouvoir de «promouvoir 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».

D'après le libellé actuel, l'administrateur n'aurait pas le pouvoir de contraindre les compagnies ou de leur ordonner de faire en sorte que le mouvement du grain s'effectue de la façon la plus efficace qui soit. Cette disposition ne ferait que garantir la promotion d'accords entre les diverses compagnies de chemin de fer. L'amendement a pour but d'ajouter les mots «et peut exiger, s'il y a lieu,» à l'article 17d) pour que, s'il y a lieu, l'administrateur ait le pouvoir d'ordonner—évidemment, ce ne serait pas toujours nécessaire—aux chemins de fer d'échanger des wagons de la façon la plus efficace possible.

• (1110)

Notre parti maintient que l'Office du transport du grain est tout à fait superflu et que la Commission Canadienne du blé devrait pouvoir continuer à remplir les mêmes fonctions que dans le passé. Je suis heureux de signaler que, comme d'habitude, le député de Yorkton-Melville (M. Nystrom) s'est porté à la défense de la Commission canadienne du blé. Étant donné que nous ne voulons pas de l'Office du transport du grain, nous craignons que l'administrateur n'ait déjà des pouvoirs trop vastes aux termes de cette mesure.

Cet amendement revient à dire que, s'il faut vraiment avoir un Office du transport du grain et un administrateur dont la compétence est définie dans la loi et qui peut aider l'Office, il devrait au moins pouvoir exiger que les wagons soient utilisés efficacement. Peu importe quel organisme public a le dernier mot au sujet du transport du grain, que ce soit la Commission du blé—et ce devrait l'être, à notre avis—la Commission canadienne des grains, l'Office du transport du grain, comme le propose le projet de loi, ou tout autre organisme, il devrait pouvoir ordonner aux chemins de fer d'échanger des wagons afin de promouvoir l'efficacité.

La communication entre le CP et le CN devrait être améliorée de beaucoup afin que, de concert, les deux sociétés transportent le grain sur les plus courtes distances et le livrent plus rapidement. En définitive, notre parti préconise la fusion des réseaux ferroviaires au Canada. D'après nous, il est temps que les Canadiens deviennent progressivement propriétaires du système de transport ferroviaire. Si cette mesure est adoptée telle quelle, les actionnaires du CP vont faire fortune, alors que les agriculteurs canadiens vont subir des pertes incalculables. Voilà pourquoi nous voulons que le projet soit scindé, car cela nous permettrait d'améliorer rapidement les installations ferroviaires et de rendre les terres houillères à la Colombie-Britannique. Comme cette mesure appauvrira les agriculteurs et enrichira les actionnaires du CP, il est bien évident que nous n'en voulons pas.

Abstraction faite de l'amendement, le tarif du Nid-de-Corbeau à l'heure actuelle est censé causer d'énormes pertes aux chemins de fer, à tel point qu'ils versent des larmes de crocodile. N'empêche qu'ils retiennent des wagons chargés de grain destiné à l'exportation, alors qu'il serait beaucoup plus efficace de leur faire emprunter une autre ligne. Les distances à parcourir seraient moins longues, les coûts moins élevés, et le transport du grain s'en trouverait sensiblement amélioré. Si, à l'heure qu'il est, les transporteurs prétendent perdre de l'argent, alors qu'ils retiennent des wagons-trémies pleins de grain, imaginez ce qui se produirait aux termes de cette mesure, car CP Rail pourrait encaisser des sommes fabuleuses pour transporter ce grain. Il va essayer, bien sûr, de le retenir le plus longtemps possible. Cela ferait peut-être l'affaire des actionnaires du CP, mais serait préjudiciable au transport du grain au Canada.