

### Les subsides

encore là d'accroître le rendement non seulement des avions mais encore des installations aéroportuaires.

Je le répète, avant que nous n'élargissions ces règlements, 15 p. 100 seulement des Canadiens qui voyageaient par avion le faisaient à prix réduit. Nos initiatives ont vraiment commencé à prendre effet en février 1980 et, aujourd'hui la moitié des Canadiens qui voyagent par avion profite de tarifs nationaux. Nous avons donc vraiment fait œuvre de pionniers.

● (1410)

Je dois dire aussi que, pour ce qui est d'encourager la concurrence au niveau régional, nous avons permis . . .

**Le président suppléant (M. Herbert):** A l'ordre.

**M. Mazankowski:** . . . à la Pacific Western Airlines de desservir Brandon et Toronto. Ce ne sont là que quelques exemples . . .

**Le président suppléant (M. Herbert):** Un moment, je vous prie. Je veux bien permettre au député de poursuivre si aucun autre député ne veut prendre la parole. Toutefois, je dois m'efforcer le plus possible de donner à chacun l'occasion de parler.

**M. Cosgrove:** Monsieur le Président, la circonscription de York-Scarborough est la plus imposante au Canada. Je représente plus de 200,000 personnes dont quelque 130,000 électeurs.

**M. Mazankowski:** Est-ce là votre premier discours?

**M. Cosgrove:** Pas du tout. Je veux simplement en venir au fait, monsieur le Président, qu'au centre géographique de ma circonscription se trouve la plus grande cour de triage au Canada exploitée par le CP.

Je voulais dire que l'exposé fait ce matin par le ministre prouve qu'il a réagi avec énergie et sensibilité à un problème relatif à l'exploitation de cette gare de triage, auquel je me suis heurté, en tant que député. Je voulais dire, monsieur le Président, que l'esprit d'initiative dont a fait preuve le ministre dans certains domaines, comme ceux dont a parlé en dernier le député qui m'a précédé, m'a aidé à résoudre le problème du bruit provoqué par les activités de la butte de triage, soit la composition et le démantèlement de longues rames de train dans ce secteur qui, je le répète, est un quartier construit du grand Toronto.

C'est grâce à l'aide du ministre et des responsables de la municipalité du grand Toronto, ainsi que du ministre provincial de l'Environnement, que nous avons pu élaborer de concert un plan en vue de résoudre un problème qui a causé bien des ennuis aux gens de l'endroit. Pour ma part, je suis gré au ministre de l'énergie qu'il a manifestée non seulement à l'égard de ce problème, mais également des autres questions dont il a parlé dans son intervention.

**Le président suppléant (M. Herbert):** D'autres députés ont-ils des observations à faire?

**M. Hargrave:** Monsieur le Président, je suppose que c'est pour moi l'occasion de faire de brèves observations, à défaut de pouvoir poser une question sur ce que le ministre a dit avant l'heure du lunch. Je voudrais parler d'une question précise qui a été soulevée lors de l'étude en comité du projet de loi C-155, et c'est celle de savoir si la luzerne et les produits de la luzerne devraient être soumis au nouveau système prévu dans ce projet de loi.

Le député doit très bien se le rappeler. Je voulais lui poser la question directement. Je la lui avais posée à la Chambre. Je lui ai écrit à ce sujet et j'ai fait d'autres démarches. Nous produisons énormément de luzerne dans ma circonscription, sous forme de cubes, de farine et de boulettes. Il y a aujourd'hui une demande assez forte pour ces trois produits sur les marchés d'exportation, tout particulièrement au Japon. En vertu de la nouvelle loi sur le tarif du Nid-de-Corbeau, on devrait pouvoir les expédier par train jusqu'à la côte, puis par bateau jusqu'au Japon ce qui devrait faciliter l'ensemble des opérations de production. Les chemins de fer semblent malheureusement vouloir interpréter le nouveau règlement à leur manière, et ils ont trouvé moyen d'exiger, sinon des taux de fret plus élevés, du moins un excédent ou d'autres droits qui compliquent considérablement l'exploitation d'une de mes entreprises, Tirol Dehydrators, dans les villes de Tilley et de Rolling Hills, en Alberta. Cette entreprise est en activité depuis huit ans.

Les deux sociétés ferroviaires interprètent de manière tout à fait originale l'application de la nouvelle structure tarifaire, même si le ministre des Transports (M. Axworthy), par l'entremise de la Commission canadienne des transports, leur a ordonné d'appliquer le nouveau système.

Je voudrais attirer l'attention de la Chambre sur cette situation. C'est une source de difficultés. Il ne semble pas y avoir moyen d'acheminer ces produits par wagon-trémie jusqu'à un port de la côte ouest, Vancouver ou Seattle, pour les expédier de là au Japon, parce que cela coûte trop cher. Il est cependant rentable d'expédier des conteneurs scellés par transport spécial jusqu'à une station de chemin de fer, à Calgary, Lethbridge ou Medicine Hat, puis par rail jusqu'à Vancouver ou Seattle, pour ensuite les charger à bord de navires. S'ils doivent expédier leurs grains par wagons-trémies, ainsi que les sociétés ferroviaires semblent y tenir mordicus, c'est presque impossible. J'aimerais que le ministre examine cet aspect.

**Le président suppléant (M. Herbert):** C'est ainsi que prend fin la période de dix minutes réservées aux commentaires. Débat.

**M. Sid Parker (Kootenay-Est-Revelstoke):** Monsieur le Président, je prends volontiers la parole pour dire ce que je pense de la motion d'opposition du député de Végréville (M. Mazankowski). Cette motion se lit en partie comme il suit:

Que, attendu qu'un réseau national de transport solide est essentiel à la croissance économique du Canada, la Chambre blâme le ministre des Transports d'avoir fait des déclarations contradictoires qui ont suscité l'incertitude et la confusion dans l'industrie des transports.

C'est exactement ce que le Nouveau parti démocratique a déclaré au cours du débat consacré au projet de loi C-155. Tous les députés à la Chambre savaient qu'il fallait modifier notre système de transport. Nous, de ce côté-ci, savions qu'il fallait le moderniser, mais nous voulions un projet de loi sur les transports qui aborde séparément les problèmes, à propos duquel nous serions appelés à nous prononcer séparément, les sociétés ferroviaires nous offrant par exemple des garanties sur la façon dont le système serait mis en place. Nous voulions un projet de loi distinct relativement à la rétrocession des houillères qui étaient bloquées depuis plus de 80 ans. Nous voulions savoir comment on allait les rétroceder et comment le gouvernement allait les exploiter. Il a cependant fallu se prononcer sur la question dans le cadre du même projet de loi.