

Les compagnies de chemins de fer ne concluront pas d'entente réciproque à moins qu'on ne les y oblige. Même les ententes en vigueur actuellement, qui ont été conclues volontairement, seront gravement menacées.

Si une voie ferrée est bloquée par un éboulement de terrain dans les montagnes et que l'on calcule qu'il faudra à peine 6 ou 7 jours pour dégager la voie et la remettre en état, les dirigeants de la compagnie diront «que le diable l'emporte». Supposons que cela arrive sur une voie du CN. Les dirigeants du CN diront «Que le diable les emporte. Le grain sera immobilisé pendant 6 ou 7 jours, en attendant que nous dégagions la voie, et nous pourrions ensuite transporter ce grain nous-mêmes et empocher les subventions». Voilà ce qu'ils feront, au lieu de dérouter le train sur une voie du CP et d'acheminer les produits à Vancouver 6 jours plus tôt.

Mon ami le député de Kindersley-Lloydminster (M. McKnight) a dit «ma foi, les compagnies de chemins de fer sont en affaires pour faire de l'argent, et nous n'avons rien contre, pourvu que les services soient dispensés». Il est bien évident que le but de ces sociétés est de faire de l'argent. S'il leur faut pour cela bloquer le service pendant quelques jours afin de grappiller tous les revenus possibles, c'est exactement ce qu'elles feront. C'est exactement le rôle et le devoir des administrateurs des compagnies de chemins de fer.

En 1974, l'ancien ministre des Transports a écrit une lettre au conseil d'administration et aux dirigeants du Canadien National pour leur donner l'ordre de commencer à faire de l'argent. Depuis, ils n'ont cessé de faire disparaître des services et d'abandonner des voies. Voilà le résultat de cette politique d'exploitation qualifiée de commerciale, de ces entreprises censément au service du Canada et qui ont coûté cher à beaucoup trop de Canadiens.

Nous croyons qu'il s'agit d'un excellent amendement, monsieur le Président. Nous espérons que le gouvernement reconnaîtra que celui qui aura la responsabilité première, l'administrateur du transport du grain, qu'il soit ou non un employé de la Commission du blé, devrait posséder le pouvoir d'imposer sa volonté aux compagnies de chemins de fer, de les forcer à agir lorsqu'elles refusent de le faire de leur plein gré. Il ne faut pas que les compagnies puissent trouver des échappatoires, en appeler à la Commission des transports ou au ministre. Il ne faut pas leur donner le choix. Ou plutôt, on devrait leur donner le choix entre deux possibilités. Si elles refusent de faire quelque chose volontairement, on les obligera à le faire, ou alors on les y forcera. C'est seulement après que nous pourrions obtenir de meilleurs résultats dans le transport du grain dans l'ouest du Canada.

● (1230)

**M. Len Gustafson (Assiniboia):** Monsieur le Président, la motion n° 33, inscrite au nom du député de Végréville (M. Mazankowski), a trait aux fonctions de l'administrateur telles que décrites à l'article 17*d*) qui se lit comme suit:

... 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.

L'amendement propose de retrancher la ligne 7, page 8, pour la remplacer par ce qui suit:

*d*) promouvoir et peut exiger, s'il y a lieu, des accords de réciprocité

### *Transport du grain de l'Ouest—Loi*

Cette motion renforce la position de l'administrateur qui pourra exiger des compagnies de chemin de fer des accords de réciprocité qui soient dans l'intérêt des producteurs primaires.

Ces derniers jours, les députés néo-démocrates ont fait grand cas de leur position en prétendant représenter les producteurs primaires. Ils se sont donné beaucoup de mal pour essayer de discréditer les conservateurs aux yeux de la Commission canadienne du blé, des Syndicats du blé de la Saskatchewan, du Manitoba et de l'Alberta, et autres intéressés. Honnêtement, ils ont complètement échoué.

Comme l'a dit plus tôt le député de Mackenzie (M. Korchinski), la plupart des députés conservateurs, sinon tous, ont défendu le principe, pendant leur campagne électorale, d'une Commission canadienne du blé forte. Je me rappelle la publicité de ma campagne de 1979: «Len Gustafson travaille en faveur des intérêts de l'ouest du Canada et d'une Commission canadienne du blé forte». Nous avons entendu tous les beaux discours tenus ces derniers jours. Nous en sommes finalement arrivés à un amendement qui donne une certaine orientation au projet de loi et qui renforce la position des producteurs primaires. Il faudrait que les sociétés ferroviaires rendent des comptes aux producteurs.

Le chef du parti progressiste conservateur a prononcé la fin de semaine dernière de très bons discours à Regina et à Saskatoon en montrant notamment combien il importe que les producteurs soient capables de payer. Cela s'inscrit dans notre plaidoyer en faveur des producteurs. Si ces derniers en viennent à ne plus pouvoir payer les hausses du tarif de transport tandis que les compagnies de chemin de fer n'ont pas de comptes à rendre au comité des transports concernant leurs frais d'exploitation et le reste, ils se trouveront dans une position très difficile. C'est là tout l'objet du projet de loi.

Quant à l'amendement à l'étude, il ne fait pas de doute qu'il protège certainement les producteurs primaires. On transporte bien d'autres denrées que les céréales par chemin de fer, par exemple le charbon, l'acier, les automobiles, la potasse et d'autres encore. Il est très important en ce moment, comme l'a fait remarquer le député de Végréville, que l'on demande des comptes des sociétés ferroviaires et que l'on précise dans le projet de loi que l'administrateur «peut exiger, s'il y a lieu, des accords de réciprocité et autres» en vue de maximiser les bénéfices des producteurs.

Je tiens à dire en terminant que nous, du parti progressiste conservateur, demeurons fermes sur notre position. Nous défendons les producteurs primaires, nous exigeons que les sociétés ferroviaires leur rendent des comptes, et nous voulons qu'ils puissent renforcer leur capacité de production et faire transporter leurs céréales.

**M. Jesse P. Flis (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Monsieur le Président, je trouve difficile de comprendre pourquoi le député de Végréville (M. Mazankowski) essaie de proposer un autre amendement au paragraphe *d*) alors que nous avons déjà accepté deux de ses amendements en comité. Nous avons accepté le terme «fiable»—«afin de faciliter les mouvements efficaces et fiables du grain». Nous avons également accepté les termes «en vue de maximiser les bénéfices des producteurs». Je pense que cet article est conforme aux objectifs visés par le projet de loi. L'amendement du député va à l'encontre de ces objectifs.