

livres de comptabilité, le gouvernement semble avoir été plus que généreux en fixant l'indemnité du Nid-de-Corbeau à 651 millions de dollars. Je suis convaincu que lorsque viendra le moment de décider si les chemins de fer ont atteint leurs objectifs, la bureaucratie créée pour administrer ces stimulants monétaires sera tout aussi généreuse que le gouvernement.

Je termine mon très bref discours en disant au ministre que je m'oppose entièrement et catégoriquement à ce projet de loi absurde. Il fait maintenant à la Saskatchewan ce que le Programme énergétique national a fait à l'Alberta.

**M. Sid Parker (Kootenay-Est-Revelstoke):** Monsieur le Président, je suis heureux de participer au débat sur le 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. Le titre de cette mesure est trompeur et malhonnête envers l'ouest du Canada. Le ministre des Transports (M. Pepin) a traité l'Ouest injustement et il le sait fort bien. Avant de présenter ce projet de loi, il avait fait beaucoup de battage dans tout le pays autour d'une autre mesure et les annonces qu'il avait fait paraître dans les journaux avaient coûté beaucoup d'argent au gouvernement fédéral. Ensuite, il a décidé de modifier cette première mesure à la demande des députés du Québec qui s'y opposaient. Il essaie maintenant d'obliger la Chambre à adopter le projet de loi C-155 dans l'espace de quatre jours et de le faire renvoyer au comité. Dieu sait combien de temps le comité pourra l'examiner avant qu'on y impose la clôture pour que le projet de loi soit renvoyé à la Chambre.

Selon cette mesure, les contribuables canadiens devront dépenser bien plus de 2 milliards de dollars au cours des quatre prochaines années pour le réseau ferroviaire du Canada. Même si nous sommes bien d'accord pour qu'on améliore ce réseau, nous nous opposons à la méthode proposée par le ministre des Transports.

• (1550)

L'une de nos plus importantes industries d'exportation rapporte six milliards de dollars par année en devises étrangères, et c'est l'industrie céréalière. C'est la seule industrie qui ait pu survivre au marasme des affaires que nous traversons. Et voici que le ministre des Transports arrive avec une mesure législative régressive qui créera pour les producteurs céréaliers l'un des plus graves problèmes économiques jamais vus. L'industrie céréalière n'accapare que 15 p. 100 de la capacité de transport et, pourtant, elle est tenue d'en payer le plus gros des frais. Rien ne garantit que le réseau ferroviaire sera amélioré.

Dans le passé, CP Rail a séparé ses activités routières de ses activités ferroviaires et les a confiées à une filiale, la société Marathon Realty. Les profits de cette société devraient être investis dans le réseau de transport. Toutefois, dans le cadre du système actuel, la société ferroviaire peut diversifier ses investissements et réinjecter ces profits dans d'autres secteurs. Cela n'est pas juste et devrait être condamné.

Je voudrais parler quelques instants de CP Rail. Parce que les gouvernements fédéral et provincial ont investi un milliard de dollars dans les charbonnages du Nord-Est, le CP a lui aussi d'énormes investissements dans ceux du Sud-Est. Nous n'avons entendu personne s'opposer à cet investissement de un milliard de dollars dans le développement des infrastructures du Nord-Est. Dans le Sud, où CP Rail a déjà en place des

infrastructures valant littéralement des centaines et des centaines de milliers de dollars, il n'a soulevé aucune objection contre l'injection de fonds dans les charbonnages du Nord-Est.

Je me demande pourquoi CP Rail est restée si silencieuse alors que des milliards de dollars de contrats étaient en jeu. Je ne peux en venir qu'à une conclusion. CP Rail est prête à laisser les charbonnages du Sud-Est subir l'absence du genre d'infrastructures qui peuvent être aménagées dans ces localités et régions afin d'obtenir une modification de l'accord du Nid-de-Corbeau. On ne devrait pas tolérer pareille chose.

CP Rail a annoncé qu'elle n'était prête à aller de l'avant que si la situation économique était bonne. Nous entendons parler de l'installation d'un atelier de réparation de wagons d'une valeur de 40 millions de dollars au centre de triage Golden. Nous souhaitons naturellement que cela se fasse dans l'intérêt de notre industrie des transports. Toutefois, ces 40 millions de dollars doivent servir à l'expansion du centre de triage de Golden en prévision d'une recrudescence du transport du charbon dans l'Ouest. S'il en est ainsi, pourquoi CP Rail ne lutte alors pas pour protéger le transport du charbon dans l'Ouest, et surtout depuis le sud-est de la Colombie-Britannique?

Comment allons-nous entretenir les infrastructures qu'il faut pour cela, quand nous voyons engloutir un milliard de dollars fédéraux et provinciaux dans les charbonnages du nord-est qui desservent les mêmes marchés que ceux du sud-est de la Colombie-Britannique? C'est aux producteurs céréaliers du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta que nous demandons d'en faire les frais.

Le gouvernement de la Colombie-Britannique a nommé les membres de l'organisme de mise en production des charbonnages du Nord-Est. Le comité du cabinet est dirigé par l'honorable Don Phillips. Il y a également un sous-ministre et un administrateur, ex-membre du cabinet, Ron Basford. Il est payé \$600 par jour et dispose d'une équipe à temps complet, dans des bureaux de Vancouver, pour faire la promotion du charbon du nord-est, qui nuit au charbon du Sud-Est. Voilà certains reproches que nous adressons à cette politique des transports.

**M. Pepin:** Tout cela, c'est provincial.

**M. Parker:** Si le gouvernement est sincère au sujet de cette politique des transports, et s'il tient à donner plus de deux milliards de dollars au cours des deux prochaines années, puis 651 millions de dollars par année aux réseaux ferrés . . .

**M. Pepin:** Plus que cela.

**M. Parker:** Plus encore?

**M. Pepin:** Bien sûr.

**M. Parker:** Il n'y a pas de garantie que le réseau de transport va réinvestir les énormes profits qu'il va réaliser si ces projets sont exécutés. Si l'on construit comme je l'espère le tunnel du col Rogers, avec un financement approprié, il va apporter des économies aux chemins de fer. Il ne sera plus nécessaire d'avoir dix locomotives diesel à 10 millions de dollars chacune stationnées à Rogers, dans l'unique but de faire monter la pente aux trains de céréales, de charbon et autres produits. Cela va apporter des économies énormes. Et supprimer du même coup certains emplois. Il sera possible d'aller d'autant plus vite sur les voies. Bon, nous sommes d'accord, mais les localités concernées—et ce sont les mêmes localités et