

*Transport du grain de l'Ouest—Loi*

des Approvisionnements et Services, b) ministre de l'Industrie et du Commerce, c) ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, ont-ils utilisé un *JetStar* pour se rendre à Winnipeg assister à l'inauguration officielle de la *General Aluminum Forgings Incorporated* et, si oui, et dans chaque cas, outre le ministre et l'équipage, qui était à bord de l'avion? Je sais pertinemment qui était à bord de cet avion. Ce sont des travailleurs du parti libéral qu'on avait emmené à l'occasion des élections au Manitoba en 1981. Je voudrais la liste de ces partisans qui ont travaillé à la campagne électorale des libéraux et je voudrais que l'on m'explique pourquoi on s'est servi d'un appareil du gouvernement pour promener ces gens un peu partout dans le pays.

● (1540)

**M. Campbell (Cardigan):** Je vais me renseigner, madame le Président.

[Français]

**Mme le Président:** Les autres questions sont-elles réservées?

**Des voix:** D'accord.

## 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 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.

**M. Jim Fulton (Skeena):** Monsieur le Président, je suis heureux d'avoir l'occasion d'intervenir dans le débat de la motion n° 33 présentée par le député de Végréville (M. Mazankowski) au sujet de l'alinéa 17d), motion qui ferait vraiment entrer en ligne de compte le facteur temps dans l'acheminement du grain. L'administrateur, au lieu d'avoir simplement le pouvoir d'accélérer le mouvement des wagons et des grains, pourrait «exiger, s'il y a lieu, des accords de réciprocité et autres.» Il s'agit surtout de se demander pourquoi le CN et le CP laisseraient tomber un long parcours pour un court. Pourquoi transporterait-ils les céréales le plus efficacement possible s'ils peuvent se traîner les pieds en laissant les wagons sur les voies de garage, en retardant le plus possible leur chargement ou en prenant leur temps pour les acheminer vers les ports? L'addition du terme «exiger», fait entrer en ligne de compte le facteur temps qui est essentiel.

Je voudrais rafraîchir la mémoire du secrétaire parlementaire qui est intervenu ce matin pour déclarer que l'amendement proposé allait à l'encontre des pouvoirs de la Commission canadienne des transports et de la loi sur les chemins de fer. Quand quelqu'un obtient un contrat de transport maritime et que des navires attendent au port de Prince-Rupert, il veut, c'est évident, que les wagons céréaliers arrivent au port à temps pour que la cargaison soit chargée à bord des navires,

afin de ne pas perdre le contrat. Si nous devons toujours attendre, en vertu du nouveau projet de loi proposé sur le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, que la CCT ait tenu des audiences ou que la loi sur les chemins de fer ait été mise en application beaucoup d'agriculteurs se retrouveront avec leur récolte sur les bras.

Le juge Emmett Hall a livré quelques observations auxquelles, selon moi, les ministériels devraient prêter un peu attention. Ils ne semblent pas vouloir s'empresser d'accepter cet amendement. Nous devons, selon moi, nous demander pourquoi les ministériels sont réticents à l'accepter, alors qu'il est tout à fait clair que les personnes qui ont témoigné devant le comité étaient tout à fait en faveur, à l'instar de la majorité des députés de ce côté-ci de la Chambre. Qu'est-ce que le gouvernement essaie de dire au CN et au CP, à la firme Wood Gundy et aux divers actionnaires du CP? On a vraiment l'impression que tout le monde peut se partager l'assiette au beurre, que le CP va pouvoir conserver autant de goulets d'étranglement qu'il le désire que le CN peut prendre tout son temps et tout le reste.

Le projet de loi C-155, tel qu'il est rédigé à l'heure actuelle, laisse tout à fait le champ libre au CN et au CP pour maximiser leurs frais de transport des céréales. Cependant cela entraîne une augmentation des frais pour les producteurs, permet aux sociétés ferroviaires de maintenir continuellement des goulets d'étranglement et de se traîner les pieds et de plus entraîne la perte de contrats.

Comme le juge Hall l'a fait remarquer, même avec le tarif actuel du Pas du Nid-de-Corbeau, les chemins de fer retiennent sur une ligne des wagons chargés de grain devant être acheminés vers le port d'exportation, même si une autre ligne pourrait les y mener plus directement, réduisant de ce fait la distance et les frais et augmentant l'efficacité du réseau. Cela tend à démentir les affirmations des chemins de fer selon lesquelles ils perdent de l'argent chaque fois qu'ils acheminent un wagon de céréales. Si c'était le cas, ils perdraient vraisemblablement plus d'argent pour chaque mille de plus parcouru et ils feraient tout en leur pouvoir pour s'en débarrasser le plus tôt possible et laisser cette perte à leurs concurrents.

Le libellé du projet de loi montre que ce n'est tout simplement pas le cas. Il n'y a aucun système d'encouragement prévoyant le versement d'une prime, par mille, par chargement ou par wagon aux chemins de fer lorsque les wagons sont acheminés par la voie la plus courte, la plus rapide et la plus efficace. Dans ce but, on n'a simplement pas prévu de tarif variable.

Donc, l'unique façon de procéder pour protéger vraiment nos producteurs et nos débouchés, c'est de donner le pouvoir, sinon à la Commission canadienne du blé du moins à un autre organisme prévu au projet C-155, d'exiger l'efficacité et la compétitivité du transport.

Les grasses recettes que le bill C-155 accorde pour le transport du grain vont aggraver encore la tendance à retenir le plus longtemps possible des wagons chargés de grain afin de pouvoir faire sonner le tiroir-caisse au rythme des milles de voie parcourus. Sans le pouvoir que l'amendement confierait à un organisme public, on peut compter qu'il y aurait peu ou pas, entre les chemins de fer, de ces échanges de wagons de grain exigés par l'efficacité.

Le juge Hall, coordonnateur de la coalition du Nid-de-Corbeau, a présenté des observations fort intéressantes aux audiences tenues à Regina par le comité des transports le 9