

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Qu'est-ce qui nous garantit, je le demande au gouvernement, que les 651 millions de dollars que les chemins de fer pourront dépenser à leur guise serviront à améliorer le réseau ferroviaire en Colombie-Britannique pour tous les producteurs du secteur primaire dans cette province? Qu'est-ce qui garantit, en dépit de toute la propagande faite en Colombie-Britannique, que le réseau sera effectivement amélioré au profit des producteurs? Le port de Vancouver s'intéresse à l'amélioration du réseau parce qu'environ la moitié du tonnage acheminé par ce port est directement lié à la production céréalière des Prairies. Si la production est interrompue dans les Prairies, des emplois disparaissent à Vancouver. Si elle est interrompue, peu importe que les installations portuaires de Vancouver soient satisfaisantes ou non, elles ne seront pas utilisées à pleine capacité. Il importe donc que la population de Vancouver et de la Colombie-Britannique et tous ceux qui s'intéressent aux installations portuaires et aux emplois dans cette région sachent que les chemins de fer seront incapables de se soustraire à leur responsabilité de dépenser ces fonds au profit des producteurs.

Les députés ont pris la parole à maintes reprises pour demander simplement au nom des producteurs que le gouvernement songe d'abord à ces derniers et non aux chemins de fer. Ils ont demandé que le gouvernement veille à ce que le chemin de fer n'utilise pas ces 651 millions à d'autres fins mais qu'il agisse dans l'intérêt des céréaliculteurs dans les Prairies. Je voudrais aussi que les moyens de transport dans d'autres secteurs soient également améliorés. Je voudrais qu'il y ait de bonnes installations pour le transport de la houille, que le bois soit livré aux ports et que les chemins de fer desservent également bien tous les autres secteurs de production en Colombie-Britannique, mais je ne veux pas que les agriculteurs des Prairies en fassent les frais. Si le réseau ferroviaire fonctionne comme il le devrait, s'il dessert comme il le devrait, le secteur primaire en Colombie-Britannique, il sera alors rentable. Les travaux qui doivent être effectués pour améliorer les voies ferroviaires dans les Prairies ne doivent pas être négligés davantage au profit d'autres travaux sur le réseau. Je ne prétends pas que les chemins de fer agissent ainsi. Je soutiens simplement que la loi ne nous donne aucune garantie. Si les chemins de fer songent en premier lieu à leur propre intérêt plutôt qu'à celui des producteurs, rien ne garantit qu'ils ne le feront pas encore.

J'ai pris la parole pour appuyer l'amendement du député de Végréville. Nous demandons simplement au gouvernement de nous assurer qu'il obligera les chemins de fer à consacrer la somme de 651 millions de dollars à l'aménagement du réseau qui desservira les producteurs des Prairies.

D'après le rapport Wood Gundy, grâce aux subventions dont jouit le réseau ferroviaire, les actions des chemins de fer doubleront de valeur. Je recommande donc instamment au gouvernement d'appuyer l'amendement proposant que les chemins de fer soient tenus d'utiliser cette somme pour améliorer le réseau à l'intention des producteurs des Prairies.

M. Stan J. Hovdebo (Prince-Albert): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que j'interviens sur la motion n° 33, celle du «peut exiger», que soumet à la Chambre le député de Végréville (M. Mazankowski). Il importe au plus haut point que le gouvernement accepte la motion. Nous savons que l'efficacité des chemins de fer n'est pas garantie. Nous ne pouvons pas compter qu'ils coopéreront automatiquement.

Les articles 48 et 49 du projet de loi autorisent l'administrateur à s'entendre avec les chemins de fer sur les taux qui s'appliquent dans les cas où il y a échange de trafic ou des accords de réciprocité pour les mouvements sur ligne conjointe. Ils donnent à l'administrateur le droit d'acheter la coopération entre les sociétés ferroviaires. Si nous proposons des taux qui leur sont avantageux, elles vont coopérer, mais sinon, elles ne coopéreront probablement pas plus que par le passé. Dans les années 60 et 70, les possibilités d'échange ne manquaient pas. Comme le député de Kindersley-Lloydminster (M. McKnight) l'a fait remarquer, les chemins de fer ont jalousement gardé le droit de faire rouler leurs propres wagons. A l'époque où ils prétendaient fonctionner à perte, le CP refusait l'utilisation de ses wagons au CN. Les chemins de fer, quand ils refusent à l'autre société d'utiliser leurs wagons prouvent qu'ils ne perdent pas d'argent comme ils le prétendent. Ce refus contredit leur affirmation qu'ils perdent de l'argent chaque fois qu'ils transportent un chargement de grain. Si c'était bien le cas, on s'attendrait qu'ils passent leurs wagons à l'autre chemin de fer. Rien ne pouvait les décider à laisser le concurrent utiliser leurs wagons.

• (1740)

S'ils refusaient de coopérer quand ils étaient déficitaires et que l'utilisation de leurs propres wagons augmentaient leurs pertes, comment pouvons-nous compter qu'ils coopéreront quand il deviendra rentable d'assurer ce transport? L'amendement donnerait à l'administrateur le droit d'exiger que les chemins de fer coopèrent entre eux. Pour rendre le système de transport du grain plus efficace, nous devons organiser entre le CN et le CP un système d'échange de trafic qui fonctionne quand nous en avons besoin et non pas quand le chemin de fer estime avantageux pour lui de le faire.

Les problèmes sont bien assez graves quand le transport du grain se fait dans des conditions normales. Si nous devons affronter un autre groupe majeur de participants, les chemins de fer, la situation sera extrêmement pénible. Il est tout à fait logique de modifier la disposition pour y insérer les mots «peut exiger» qui donneraient à l'administrateur, que nous aimerions tant faire relever directement de la Commission du blé, le droit d'exiger que les chemins de fer coopèrent entre eux.

Presque chaque région le long de l'embranchement a une route très directe entre le point d'expédition et le port. Il est logique que, comme service public, cette route soit la meilleure, la plus courte et la plus économique possible. Nous devrions pouvoir compter sur les chemins de fer pour qu'ils nous assurent l'efficacité dont nous avons besoin et qu'ils le fassent automatiquement. Nous savons ce que peut être l'efficacité des chemins de fer. Je voudrais citer ce que le juge Emmett Hall en a dit. Il en a parlé en ces termes:

Nous avons beaucoup entendu parler d'efficacité, et l'idée que s'en faisaient les chemins de fer était de se débarrasser des embranchements. De leur point de vue, cela aurait été des plus efficace. Mais, à propos d'efficacité, les cadres supérieurs des chemins de fer me disent qu'il est dans la mentalité des sociétés ferroviaires qu'une fois qu'elles ont décroché un contrat pour le transport d'une marchandise, elles ne lâchent pas prise, quoi qu'il adienne. Cela fonctionne ainsi et c'est ce que nous avons constaté: de grandes quantités de grain produit, disons, le long de la ligne de Goose Lake... et il se peut que cela ne dise pas grand-chose aux députés de l'Est, mais c'est l'une des grandes régions de culture céréalière en Saskatchewan, entre Saskatoon et Calgary, qui est desservie par les chemins de fer Nationaux;