

Nous soutenons que l'on a accordé des pouvoirs exagérés à l'office du transport du grain. L'administrateur a trop de pouvoirs dans la mesure où ces derniers pourraient empiéter sur ceux de la Commission canadienne du blé. Cependant, telle est la situation. Nous aurions procédé autrement si nous avions formé le gouvernement. Mais nous ne sommes pas au pouvoir; nous sommes dans l'opposition. Nous devons chercher à rendre le système le plus efficace possible par des amendements au projet de loi étant donné que nous n'avons pas le pouvoir d'imposer des changements. C'est pourquoi nous appuyons cet amendement. Quel que soit l'organisme qui régit le transport du grain, que ce soit la Commission du blé, la Commission canadienne des grains, ou encore l'Office du transport du grain, cet organisme doit être habilité à ordonner aux compagnies ferroviaires de se prêter mutuellement leur matériel roulant afin d'assurer l'efficacité du système.

M. le juge Hall est bien connu pour la lutte qu'il mène contre les modifications au tarif du Nid-de-Corbeau et il possède une connaissance approfondie de l'ensemble de la question des transports. Il a fait certaines observations intéressantes à ce sujet. Il va au cœur même du problème qui se pose à nous. Je cite un passage de son témoignage:

Nous avons entendu beaucoup de choses à propos de l'efficacité, et l'opinion des chemins de fer à ce sujet était de supprimer les lignes d'embranchement, ce qui de leur point de vue aurait été très efficace. Mais à ce propos, un cadre supérieur des chemins de fer a dit que les compagnies avaient tendance, une fois qu'elles s'étaient appropriées une marchandise à transporter, à s'y accrocher jusqu'au point de livraison et ce, quoi qu'il advienne. C'est ainsi que cela fonctionne et c'est ce que nous avons trouvé: de grosses quantités de grain sont cultivées du côté de la ligne de Goose Lake... et cela ne veut peut-être pas dire grand-chose aux députés de l'Est, mais c'est l'une des plus grandes régions productrices de grain en Saskatchewan, entre Saskatoon et Calgary, desservie par le Canadien National. Rosetown est plus proche de Vancouver que de Thunder Bay, ainsi le trafic se fait vers l'Ouest. Les grains étaient expédiés vers Calgary, mais le CN n'ayant pas de lignes entre Calgary et Vancouver, ils doivent être transportés à 100 milles vers le nord, à Edmonton, afin d'être réexpédiés vers le sud, sur Vancouver. Voilà pour le CN.

C'est un bel exemple de gaspillage. Cela coûte de l'argent. C'est globalement inefficace du point de vue économique. C'est un gaspillage d'énergie. Et ce n'est qu'un exemple parmi d'autres. Le juge Hall poursuit en ces termes:

En ce qui concerne le CP, avec la ligne d'Hardisty, autre ligne qui traverse Edmonton, ... tous les grains étaient dirigés sur Edmonton, mais comme il n'y a pas de ligne entre Edmonton et Vancouver, il fallait aller vers le sud pour se rendre à Vancouver. Des trains entiers de grain se croisaient comme des navires en pleine nuit entre Calgary et Edmonton.

Nous avons donc des exemples touchant aussi bien le CN que le CP. Les deux sociétés se sont rendues coupables de s'accrocher aux produits dont elles avaient la charge. Elles ne se préoccupaient nullement de l'efficacité du réseau de transport. Elles ne s'intéressaient pas à l'agriculteur, mais cherchaient seulement à faire de l'argent en s'accrochant aux produits qu'on leur avait confiés.

Au cours des audiences du comité des transports tenues à Regina, un échange intéressant a eu lieu entre M. le juge Hall et un député. Au sujet des chemins de fer, M. Hall a dit ceci:

S'ils continuent de faire des affaires de la façon actuelle, et c'est comme si les deux se trouvaient dans un pays distinct et ne coopéraient pas, je ne suppose pas que nous puissions faire grand-chose. Mais si les chemins de fer pouvaient en arriver à une situation où le principe des transports consisterait à atteindre le port le plus près par la route la plus courte, on pourrait augmenter la capacité d'une façon considérable.

Il est important d'augmenter la capacité. Il y a eu des retards qui ont empêché les gens de toucher leur argent au

moment où ils auraient dû l'avoir. Ces retards ont créé des situations malheureuses. Le député a alors demandé:

C'est peut-être une question quelque peu naïve, mais de quelle manière les chemins de fer pourraient-ils faire cela dans le cadre du système actuel?

M. le juge Hall a répondu:

Je ne pense pas que c'est en s'enrichissant aux dépens des agriculteurs.

Je suis entièrement d'accord. Je vais citer encore quelques exemples d'inefficacité, de gaspillage d'énergie. Je voudrais citer les propos de mon collègue, qui a mené notre lutte au sujet du tarif du Nid-de-Corbeau. Je cite:

L'administrateur aura énormément de difficulté à obtenir la collaboration. C'était déjà difficile auparavant, mais dans le cadre de ce nouveau régime, compte tenu des garanties offertes par le tarif en matière de coûts variables, les dirigeants des chemins de fer ne feront pas la bêtise de faire transporter des grains par les entreprises concurrentes à moins d'y être absolument obligés. Il faudrait qu'ils soient complètement idiots pour le faire...

Pour le CN, il serait plus astucieux de transporter le grain très loin au sud de la baie d'Hudson et jusqu'à Gravelbourg, ce qui lui permettrait d'obtenir le maximum de frais variables, au lieu de dépendre du grain transporté sur les voies du CP de Yorkton jusqu'à la baie d'Hudson. Ce serait une bêtise pour l'une ou l'autre des compagnies de chemins de fer que de conclure une quelconque entente réciproque, au moins jusqu'au point où elles obtiennent le maximum en fait de coûts variables plus la contribution aux coûts fixes.

Les compagnies de chemins de fer sont en affaire pour faire de l'argent. Nous en avons eu la preuve autant dans le cas du CN que du CP. Dans les deux cas, on se fiche pas mal du producteur. C'est seulement en forçant les chemins de fer à conclure de telles ententes que les producteurs auront gain de cause et que le réseau sera efficace. Les compagnies de chemin de fer ne le font pas de bon gré.

• (1230)

Monsieur le Président, il faut absolument les forcer à le faire et c'est le but de l'amendement à l'étude. C'est la raison pour laquelle nous sommes préoccupés de voir que le gouvernement n'écoute pas mais qu'il permet volontiers aux compagnies de chemin de fer de gagner de l'argent et de lui en remettre une partie sous forme de dons pour les campagnes électorales. Le gouvernement ne se préoccupe pas d'économie d'énergie ni d'efficacité ni de servir les agriculteurs. Nous trouvons qu'il est presque temps que le gouvernement entende raison et qu'il donne son appui à l'amendement à l'étude.

M. Stan Schellenberger (Wetaskiwin): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement les députés néo-démocrates qui ont fait du foin pour savoir si les députés de notre parti prennent la parole ou non. Je tiens à signaler que les députés de ce côté-ci ont fait d'excellents discours sur cet amendement. Par ailleurs, il en a été question en comité, où le seul député néo-démocrate présent faisait la plupart du temps cavalier seul. Il y avait toute une délégation de députés de notre parti aux audiences et aux rapports du comité.

Il est très intéressant que le NPD se soit toujours opposé à l'idée d'avoir un coordonnateur du grain. Même lorsque nous étions en train de créer ce poste de coordonnateur, le député de Regina-Ouest (M. Benjamin) et ses collègues s'y opposaient complètement. Le gouvernement a décidé de nommer un administrateur et nous avons remanié les articles du projet de loi pour y ajouter des dispositions permettant non seulement aux compagnies de chemin de fer mais aussi aux producteurs d'en bénéficier. D'après nous, ce projet de loi devrait protéger les producteurs plus que les compagnies de chemin de fer dans le transport du grain.