

Voici un extrait de l'article 17:

d) 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.

Il peut faire des arrangements et s'efforcer éperdument de faire des propositions, mais elles ne seront d'aucune utilité tant qu'on n'y donnera pas suite.

• (1620)

C'est là où nous voulons en venir avec cet amendement. L'Administrateur de l'Office du transport du grain n'a pas seulement le droit de proposer et de conclure des accords: il doit aussi exiger qu'ils se réalisent: «peut exiger, s'il y a lieu, des accords de réciprocité». Il y a un monde entre ce que dit le projet de loi et ce que dit l'amendement.

Au cas où le président du comité des transports n'aurait pas décidé irrévocablement de faire rejeter ce changement, j'aurais des raisons à lui faire entendre qui pourraient le fléchir. Après tout, il vient de l'autre bout du pays. Je ne le lui reproche pas, mais il n'a pas la même expérience des questions céréalières que les gens de l'Ouest. Cette expérience directe ne s'acquiert qu'à cultiver la terre dans l'Ouest.

Nous entendons le premier ministre (M. Trudeau) parler de doubler les voies. Le doublement des voies entre Winnipeg et Vancouver fait rire certaines personnes. Je ne ris de rien parce que j'ai vu ces dernières années que tout est sujet à changement. Je comprends que cela fasse rire d'entendre parler de voies doubles sur tout ce parcours, parce que le problème de circulation n'existe pas partout entre Winnipeg et Vancouver. Il y a des points critiques où les voies devraient être doublées. Le ministre de la voirie qui doit construire une route ou des échangeurs n'étend pas les travaux d'un bout à l'autre de la route. Il se peut qu'à une extrémité, la circulation soit cent fois plus dense. Il faut déterminer les points d'encombrement, les corriger, et passer aux autres points selon que les problèmes de circulation l'exigent.

C'est ainsi que nous devrions procéder avec notre réseau ferroviaire. Par exemple, une voie double s'impose dans certaines parties des Rocheuses. Certains tronçons des lignes de CP ne me plaisent pas. Je n'approuve pas qu'on ait détruit une partie du magnifique village du lac Louise. Je l'ai dit à la Chambre et au comité des transports. Je trouve cependant louable de chercher à acheminer le grain plus rapidement à travers les montagnes et autres régions difficiles.

Des gens m'ont écrit pour signaler qu'entre l'Alberta et Vancouver, il y a déjà deux voies, celle du CN et celle du CP. Des gens de ma circonscription ont demandé pourquoi la circulation sur ces voies ne se fait pas à sens unique. Nous pourrions alors tripler le trafic. C'est la même chose dans le cas des routes. Sur une route à deux voies, un certain nombre de véhicules peuvent y circuler. Une voie divisée, qui ne coûte pas tellement plus cher, recevrait trois ou quatre fois plus de circulation.

Cela est vrai également pour les chemins de fer. Les ingénieurs le savent. Il devrait être possible, du moins à certaines périodes de l'année, lorsque la circulation se fait dans une seule direction, d'utiliser les deux voies, ou tout au moins certains tronçons, dans le même sens. Pourquoi ne pas avoir un système permettant la circulation dans les deux sens à certaines époques? Par exemple, les voies du CN serviraient dans une direction et les voies du CP dans l'autre. Le trafic pourrait être accru considérablement.

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Je sais qu'il y aurait des objections. Je sais que les dirigeants du CP auraient les cheveux, s'il leur en reste, qui se dresseraient tout droit. Peut-être ne leur en reste-t-il pas beaucoup plus qu'à moi. De toute façon, le CP n'aimerait pas ça. Si l'administrateur disait qu'il a le pouvoir et que c'est raisonnable, plutôt que de laisser le grain en attente dans les wagons, tout le grain pourrait être acheminé. Cela ferait une grande différence.

Lorsqu'il y a des grèves sur la côte ouest, les agriculteurs en supportent les gros des conséquences, car le grain ne peut pas être chargé dans les navires. Ce n'est pas le gouvernement, les propriétaires sur la côte ou les élévateurs qui en supportent les conséquences, ce sont les agriculteurs qui y perdent. Certaines années ils doivent payer jusqu'à 18 millions de dollars de plus.

Nous espérons que nous n'aurons pas de nouvelle grève. Toutefois, si cela devait arriver, l'administrateur, une fois la grève réglée, devrait être en mesure de faire parvenir les wagons-trémies au port aussi rapidement que possible, de sorte que nous ne perdions pas nos marchés. Durant une grève, nous n'avons pas pu acheminer notre orge. Les navires sont restés dans le port de Vancouver pendant des jours, mais finalement, ils se sont rendus aux États-Unis où ils ont chargé de l'orge américain. Nous n'avons jamais récupéré ce marché. Nous l'avons perdu parce que nous avons cédé à ceux qui étaient en grève sur la côte. Nous avons oublié le producteur, et c'est lui qui en a souffert.

L'administrateur devrait avoir le pouvoir de protéger les intérêts des producteurs. Ce devrait être sa considération première, non pas de faciliter la tâche des chemins de fer ou d'accepter l'arrogance du CP. Les grains doivent être acheminés et c'est possible.

Vous m'indiquez, monsieur le Président, qu'il ne me reste plus qu'une minute. J'ai au moins neuf autres sujets à aborder, mais je les garde en réserve pour la suite du débat. Tous concernent les fonctions de l'administrateur. En terminant, je voudrais dire qu'il nous faut un administrateur. Son travail ne doit pas être une sinécure, mais donnons-lui les outils pour qu'il le fasse, de sorte qu'il puisse insister pour que l'on prenne les mesures qui s'imposent et l'ordonner, si les chemins de fer refusent de collaborer.

Mme Margaret Mitchell (Vancouver-Est): Monsieur le Président, je suis heureuse de prendre la parole pour appuyer l'amendement n° 33 qui concerne l'administrateur de l'Office du transport du grain. Nous sommes heureux que nos collègues du parti conservateur voient enfin l'intérêt d'une planification intégrée en collaboration. Il est surprenant qu'ils renoncent à leur libre entreprise, à leurs principes de libre concurrence et s'intéressent à une planification intégrée, dans le cas présent pour faciliter une meilleure utilisation des wagons. Nous sommes étonnés par contre, que les libéraux ne se rendent pas compte qu'il s'agit là d'un plan raisonnable pour assurer la meilleure utilisation possible de nos ressources, à une époque où nous essayons d'améliorer le réseau ferré du Canada.

La motion recommande l'échange de wagons entre les chemins de fer de façon à augmenter l'efficacité de l'acheminement des grains. Monsieur le Président, je tiens à signaler qu'il existe une notion qui, d'après moi, devrait servir de base à un système général de planification qui dépasserait le cadre du