

Le président suppléant (M. Corbin): A l'ordre. Je regrette de devoir interrompre le député, mais le temps mis à sa disposition est maintenant expiré.

M. Cyril Keeper (Winnipeg-St. James): Monsieur le Président, je me réjouis de pouvoir participer au débat de la mesure législative très historique dont nous sommes saisis aujourd'hui.

M. Benjamin: Sombrement historique.

M. Keeper: Oui, c'est certes une erreur historique, comme le laisse entendre mon collègue.

Nous débattons un amendement proposé par le député de Végréville (M. Mazankowski), qui appartient au parti conservateur. Nous, de notre parti, monsieur le Président, sommes on ne peut plus heureux d'appuyer cet amendement. Il est bon de savoir que même les conservateurs peuvent proposer un amendement positif . . .

M. Benjamin: Un bon amendement socialiste.

M. Keeper: Il leur arrive d'avoir de bonnes idées socialistes à l'occasion. Il fait bon voir des députés conservateurs appuyer la réglementation de l'économie de libre entreprise comme le prévoit cet amendement, monsieur le Président; pour être un peu plus sérieux, je dirai que je me réjouis de l'initiative du parti conservateur à cet égard, car il s'agit d'un bon amendement. Cela montre bien que, même si les députés conservateurs ne semblaient pas saisir au début toute l'importance historique du débat du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau dont la Chambre a été saisie, ils se sont récemment ravisés et se sont ralliés à l'optique et à l'orientation générales de notre critique du projet de loi. Nous ne sommes donc que trop heureux de les appuyer lorsqu'ils proposent un amendement positif, utile et constructif.

Cet amendement vise à donner au commissaire de l'Office du transport du grain le pouvoir d'obliger les sociétés ferroviaires à rechercher l'efficacité, pouvoir qu'il n'a pas à l'heure actuelle. Un tel pouvoir semble justifié. Autrement dit, les sociétés ferroviaires ne semblent pas toujours rechercher l'efficacité lorsqu'il s'agit du transport du grain. C'est là une des très importantes hypothèses sous-jacentes à cet amendement. Cela est particulièrement important parce que toute la notion de libre entreprise repose sur l'efficacité.

M. Nystrom: L'efficacité?

M. Keeper: Oui, l'efficacité est le fondement idéologique d'une économie de libre entreprise. C'est d'ailleurs cette théorie que l'on applique aux agriculteurs pour tenter de justifier qu'il faut modifier le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. On a laissé entendre que la part des frais de transport du grain que devaient assumer les agriculteurs devait s'établir à la mesure du marché. C'est là une autre hypothèse fondamentale de l'économie de libre entreprise, tout aussi fondamentale en fait que la notion d'efficacité.

Le fait est, monsieur le Président, que les choses ne se conforment pas toujours aux modèles théoriques des économistes ou des défenseurs de la libre entreprise. Il est parfois nécessaire que le gouvernement intervienne directement sur le marché. C'est là l'objet du présent amendement. Il nous permet d'intervenir dans le secteur des transports et de nous pencher sur le problème social que pose l'inefficacité flagrante des chemins de fer quand il s'agit de transporter du grain. Ils nous demandent de leur accorder des tarifs supérieurs pour ce service, car

Transport du grain de l'Ouest—Loi

leurs frais sont d'après eux trop élevés. S'ils étaient vraiment efficaces, ils n'auraient peut-être pas à venir nous réclamer à genoux l'augmentation des tarifs que doivent payer les agriculteurs pour le transport de leurs céréales.

• (1125)

Le juge Hall, un homme réputé pour son intégrité et pour ses connaissances en matière de transport des céréales, a démontré que les chemins de fer ne sont pas toujours efficaces dans le domaine du transport des céréales. Il a pu remarquer que chacun retenait souvent des wagons chargés de céréales sur sa voie alors que l'autre pourrait les acheminer vers les ports d'exportation de façon plus efficace. Cela veut dire que, par exemple, le CP peut laisser sur une voie de garage 1,000 wagons chargés de céréales, alors que le CN pourrait les acheminer vers les ports. C'est ce que j'appelle le *summum* de l'inefficacité.

Cet amendement constructif signale que l'inefficacité des chemins de fer entraîne une augmentation de leurs frais et les force à demander des tarifs-marchandises plus élevés aux agriculteurs qui n'ont absolument rien à voir avec l'inefficacité en question. L'amendement demande qu'un organisme public ait le pouvoir de forcer les chemins de fer à être plus efficaces.

Le gouvernement acceptera, je l'espère, cet amendement. Sauf erreur, il n'est guère disposé à le faire, même si je ne comprends pas ses raisons. Est-ce parce qu'il s'agit d'une suggestion constructive présentée par les députés de ce côté-ci de la Chambre? A-t-il peur de donner des directives aux chemins de fer, même s'il est clair que cela s'impose?

Lorsque les chemins de fer se présentent devant le gouvernement pour demander des modifications à la loi, des changements de politique ou des recettes plus élevées, le gouvernement les écoute attentivement. Par contre, lorsque les parlementaires signalent au gouvernement l'inefficacité flagrante des chemins de fer dans le domaine du transport des céréales et la nécessité évidente de donner à un organisme public le pouvoir d'exiger des chemins de fer qu'ils soient efficaces, afin de réduire le gaspillage et les frais, le gouvernement ne veut rien entendre des instances présentées non seulement par le Nouveau parti démocratique, mais également par l'opposition conjuguée des conservateurs et des néo-démocrates, et les agriculteurs. Il fait preuve d'indifférence, d'arrogance et de stupidité. Je suis très heureux, je le répète, que cet amendement ait été présenté, car il permet de donner certaines directives aux chemins de fer dans un domaine où cela s'impose manifestement.

Il y a d'ailleurs d'autres domaines où les chemins de fer doivent être rappelés à l'ordre. Le gouvernement nous demande d'adopter ce projet de loi sur le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau car, selon lui, il permet un accroissement des investissements au Canada et la création d'emplois. Ce sont là les mots magiques, bien entendu. Nous savons tous que les investissements sont effectués de toute façon et que du point de vue du Manitoba, ils sont mal partagés. En effet, ils sont énormes en Colombie-Britannique, par exemple, mais modestes, pour ne pas dire inexistantes au Manitoba. Le gouvernement pourrait exiger des chemins de fer . . .