

Transport du grain de l'Ouest—Loi

La Chambre des communes a permis la construction de nouveaux wagons céréaliers grâce à l'argent des contribuables. Je dis que c'est de l'argent perdu parce que ces wagons sont paralysés pendant des heures et des heures. Non seulement il y en a de paralysés à Calgary, mais il y a des problèmes en des points comme Rogers. Les wagons attendent là sur la voie d'évitement. Le train repart vers l'ouest jusqu'à Chase puis Monte Creek. Pendant des semaines les wagons attendent là, sur les voies d'évitement, que le chemin de fer décide que le moment est venu de repartir vers l'ouest. Un train à 300 milles du port part de Revelstoke, mais on lui dit de lâcher 50 wagons de grain à Chase. Puis on lui dit de repartir et de lâcher 35 autres wagons à Monte Creek, avant de repartir vers Kamloops.

Puis voilà qu'il y a un nouveau train de grain. On lui demande de prendre 25 wagons à Chase. Pour s'exécuter, le train va sortir 100 wagons de grain, en prendre 25 et refouler le reste où il était, avant de repartir. C'est tout à fait ridicule.

Le député de Végréville a parfaitement raison avec son amendement. Il est temps que les chemins de fer aient quelqu'un pour contrôler ce qui se passe. Il existe des systèmes informatisés. Je sais d'expérience qu'à Revelstoke on peut demander où se trouve le wagon CP portant le numéro untel. Il suffit d'appuyer sur un bouton pour avoir le renseignement. Avec un système de ce genre, il est certain que nous pouvons avoir pour le transport du grain un des réseaux les plus modernes du monde. Je tiens à dire que la Commission canadienne du blé c'est une chose dont nous pouvons être très fiers parce qu'elle répond aux besoins des producteurs.

Et non seulement nous pourrions avoir une façon efficace de transporter le grain, mais nous pourrions étendre le système au transport d'autres denrées. Jamais un train-bloc de charbon ne sort des wagons pour le mettre sur une voie d'évitement, à moins qu'il y ait une situation d'urgence, une panne, et alors c'est compréhensible. Mais les trains-blocs de charbon qui sortent des Kootenay font demi-tour et reviennent de façon efficace. On pourrait faire la même chose avec le grain et d'autres denrées.

J'estime qu'il est mauvais de présenter des projets de loi qui font de pareilles garanties d'argent aux chemins de fer, sans que ces derniers garantissent qu'ils vont assurer les résultats que nous en attendons.

J'estime que nous pouvons utiliser de façon beaucoup plus efficace ces wagons à grain que le gouvernement a fournis et que la Commission canadienne du blé a mis en service. Ils peuvent traverser le pays beaucoup plus vite. Au lieu d'avoir des wagons de grain qui attendent sur les voies d'évitement, ils peuvent être déchargés et retournés ou du moins amenés un peu plus près de leur point de destination en pareil cas.

A une époque où on peut envoyer des fusées dans le ciel et désigner l'endroit exact où elles atterrissent, nous devrions pouvoir coordonner du grain entre les zones de départ dans les Prairies et nos ports de Vancouver, pour y faire la correspondance avec les petits et les gros navires. C'est une honte que nous ayons à parler de cela aujourd'hui. Il y a longtemps que

cela aurait dû être mis en place. Un milliard par année, c'est beaucoup d'argent à garantir à ces chemins de fer sans que la Chambre des communes reçoive de garanties majeures. J'estime que chaque député libéral devrait réexaminer ce qu'il y a dans ce projet de loi et obtenir l'assurance que le chemin de fer va faire les améliorations nécessaires.

Si les députés libéraux veulent ensuite poser des questions, je suis disposé à y répondre. J'en entends qui crient d'en face.

● (1730)

Chose certaine, nous devrions avoir un administrateur qui soit capable de faire face à toute éventualité et de décider que, à l'occasion, il serait avantageux que le CP et le CN s'échangent certaines denrées cérésières. Des catégories de grains transportés à l'heure actuelle par le CN pourraient répondre à la demande quand celles que transporte le CP ne le font pas. Nous pourrions coordonner différentes sortes de grains et nous assurer qu'ils sont transportés par des chemins de fer différents. Je ne suis pas d'accord avec le député de Bow River (M. Taylor), selon qui les trains devraient être pleins à l'aller et vides au retour. Des trains chargés ne peuvent rouler sur une voie dans un sens et des trains vides dans l'autre, parce que cela désaligne les rails. Il faut que des wagons chargés roulent dans les deux sens, autrement l'infrastructure se désaligne. Ce n'est pas comme une route et cela ne se fait pas sur une voie ferrée.

Je demande aux ministériels de réfléchir à ce qu'ils font, d'adopter l'amendement et de prévoir un mécanisme qui nous garantira que les chemins de fer feront ce que nous attendons d'eux.

M. Benno Friesen (Surrey-White Rock-Delta-Nord): Monsieur le Président, je sais que le gouvernement aimerait que le débat prenne fin, plus particulièrement le débat sur l'article à l'étude, car il ne veut pas rendre la loi plus rigoureuse pour obliger les chemins de fer à agir comme ils devraient le faire, en donnant aux producteurs l'assurance que les fonds qu'ils toucheront aux termes de ce projet de loi seront effectivement dépensés au profit des céréaliculteurs.

L'amendement est très simple. Il demande au gouvernement d'affirmer que les chemins de fer seront tenus, aux termes de la loi, d'assurer le maximum de services aux producteurs. Il faut que ce soit une obligation et non un vague souhait, un vœu pieux. Le député de Végréville (M. Mazankowski) a formulé sa requête pour une raison très valable. Les producteurs ont souvent été déçus par les chemins de fer. Suffit-il d'offrir 651 millions à la compagnie en espérant qu'elle dépensera cette somme au profit des producteurs? Suffit-il de compter là-dessus plus particulièrement quand nous examinons les longues listes d'interventions faites par les chemins de fer au sujet de l'abandon des embranchements? Les chemins de fer songent-ils d'abord aux producteurs quand ils présentent une requête à la CCT en vue d'abandonner des embranchements? A mon avis, le premier réflexe des chemins de fer est de penser tout d'abord à eux-mêmes.