

*Transport du grain de l'Ouest—Loi*

Ils ont beau prétendre qu'ils perdent, les chemins de fer s'accrochent au grain qui leur est confié. Ils lui font parcourir des trajets plus longs, même s'ils prétendent que la structure tarifaire actuelle leur fait perdre de l'argent. Leurs gestes démentent leurs paroles, puisqu'on peut difficilement croire qu'une société quelconque fasse des choses qui augmentent ses pertes.

L'exemple dont on s'est surtout servi dans le présent débat pour indiquer la façon dont les chemins de fer pourraient collaborer et économiser de l'argent aux producteurs, c'est celui que le juge Hall a donné au comité. Le grain livré dans le sud de la Saskatchewan au Canadien National doit passer par Calgary et Edmonton afin de franchir les montagnes sur les lignes du CN. Pendant ce temps, le grain que le Canadien Pacifique se fait livrer dans le nord de la Saskatchewan passe normalement par Edmonton et descend ensuite vers le sud pour arriver à Calgary et faire la correspondance avec la ligne principale du CP, qui franchit les montagnes en direction des ports du Pacifique.

Il y a des années qu'a été démontrée aux chemins de fer la nécessité de se répartir ces transports. Ils le font à titre expérimental, simplement en s'échangeant des wagons à Edmonton et à Calgary, de sorte que des wagons du CP descendent par les lignes du CN et qu'un nombre égal de wagons du CN franchissent les montagnes par la voie principale du CP en direction de Vancouver. Cela se fait très facilement, en comptabilisant de façon équitable les boisseaux de grain transportés. A la fin de l'année, quand on fait les comptes, on effectue la compensation entre les sociétés.

Les sociétés céréalières ont adopté un système analogue, par de la Commission canadienne du blé: il n'y a que certaines quantités et catégories qui sont déchargées aux élévateurs de la côte ouest et de Thunder Bay, pour éviter d'avoir à dégrupper les trains et à faire le tri du grain de chacune des sociétés pour le livrer au terminus requis. Ce système fonctionne très bien. Il consiste à décharger tout le grain de chaque train à l'élévateur et à tenir des comptes de telle sorte que chacun se voie attribuer la sorte et la qualité de grain expédiées pendant tant de semaines ou tant de mois.

Le colza est considéré séparément depuis assez longtemps mais je crois savoir qu'on s'est entendu pour le transporter en vrac et le décharger au terminus vers lequel est acheminé le train. On tient simplement le compte des quantités appartenant à chacun.

Le partage des lignes est extrêmement important, non seulement sur l'axe Edmonton-Calgary où cette collaboration est très avantageuse pour les chemins de fer, mais aussi dans la région de Vancouver et dans l'acheminement du grain en direction de Churchill.

Travacon Research Limited a présenté un rapport sur l'accès ferroviaire à Vancouver. Elle affirme que dans cette région, les lignes de chemins de fer devraient être exploitées comme si elles appartenaient à une seule société, laquelle pourrait tenir une comptabilité tout à fait semblable à celle de la Commission canadienne du blé au profit des diverses sociétés céréalières. En d'autres termes, les services de transport devraient être considérées comme formant une société unique, mais en rémunérant chaque participant en fonction de la quantité de travail qu'il exécute. Chaque compagnie, au lieu d'expédier des céréales 60 milles plus loin en empruntant une longue voie de raccordement simplement pour demeurer sur sa propre

voie ferrée, ferait mieux d'abrèger la distance en utilisant la ligne d'une autre compagnie afin que les céréales parviennent au port un ou deux jours plus tôt. L'efficacité serait ainsi accrue, les frais des compagnies en cause et en définitive ceux de l'usager, le céréaliculteur en l'occurrence, seraient réduits.

On a utilisé les lignes des autres compagnies à Churchill durant une saison seulement. Bien que le CN soit propriétaire de la ligne qui se rend jusqu'à Churchill, le CP recueille une proportion importante des céréales dans le corridor de Churchill. Le port de Churchill reçoit habituellement une seule sorte de céréales. Depuis un certain temps, il s'agit d'orge cultivé en majeure partie dans le nord-est de la Saskatchewan et dans le nord-ouest du Manitoba. La moitié de cette région est desservie par le CP qui n'a aucun accès à Churchill faute d'accord réciproque, accord réciproque qui faciliterait la collecte de ces céréales et abrègerait le parcours jusqu'à Churchill, le rendant beaucoup plus efficace pour la société ferroviaire et le régime de commercialisation lui-même.

Les chemins de fer se prétendent peu disposés à accepter ce genre de collaboration, car ils aiment à conserver le contrôle de leurs wagons. A mon avis, c'est un détail qu'il convient de se rappeler, notamment quand on songe à qui appartiennent ces wagons. Les chemins de fer n'ont pas acheté un seul wagon pour le transport des céréales depuis le début des années 50. Ces wagons couverts sont amortis intégralement et sont utilisés sur le réseau ferroviaire simplement parce que le gouvernement fédéral a payé pour les faire remettre à neuf en vue de les utiliser encore sur les embranchements à faible volume où on ne peut utiliser des wagons à trémie. Les chemins de fer font des difficultés au sujet, en somme, de wagons qu'ont achetés les contribuables et les agriculteurs canadiens. Par conséquent, l'argument des chemins de fer au sujet du droit de propriété et de contrôle n'est guère convaincant.

L'administration chargée de veiller sur le transport—que ce soit la Commission du blé, comme nous le préférierions, ou un organisme distinct, comme le préférerait le gouvernement—devrait être autorisée à obliger les chemins de fer à passer des accords réciproques pour abrèger le trajet et réduire les coûts des producteurs et, si le projet de loi est adopté, ceux de l'État. Nous estimons qu'il est insensé de payer les chemins de fer pour emprunter des trajets détournés simplement parce qu'ils sont payés en fonction du nombre de milles parcourus. Quand le trajet peut être abrégé, l'administrateur devrait être en mesure, conformément à cet amendement, de les obliger à passer un accord réciproque pour que le grain soit toujours transporté par la voie la plus courte.

● (1150)

**Le président suppléant (M. Corbin):** La Chambre est-elle prête à se prononcer?

**Des voix:** Le vote!

**Le président suppléant (M. Corbin):** Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Corbin):** Que tous ceux qui sont pour veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.