

Transport du grain de l'Ouest—Loi

fait que renforcer l'article qu'elle vise à modifier. Cet amendement serait avantageux pour les producteurs puisqu'il leur permettrait de réaliser le plus de bénéfices possible. Il obligerait aussi les sociétés ferroviaires à échanger des wagons au besoin pour le transport des céréales.

Les députés savent que, règle générale, nous ne favorisons pas la création de l'Office du transport du grain parce que nous sommes convaincus que cela ne fait que créer un autre échelon bureaucratique. Nous ne voulons pas d'un administrateur dont les pouvoirs empièteront sur ceux de la Commission du blé. Nous voudrions plutôt que la Commission du blé obtienne plus de pouvoirs pour être en mesure d'obliger les sociétés ferroviaires à collaborer entre elles. Toutefois, si nous ne parvenons pas à l'obtenir, l'amendement à l'étude permettra à l'administrateur de jouer un rôle plus efficace et c'est pour cela qu'il a notre appui.

• (1200)

Selon moi, il convient de réfléchir brièvement pendant l'étude de cette mesure à l'attitude adoptée par les sociétés ferroviaires, surtout à l'égard du transport des céréales visées par la loi, mais aussi, je pense, vis-à-vis du transport de toutes les marchandises. Les sociétés ferroviaires ont pour principe d'attendre le plus longtemps possible pour expédier les marchandises parce que cela leur permet de réaliser le maximum de bénéfices.

Il y a de nombreux exemples qui le prouvent. Le juge Emmett Hall a déclaré, en présentant son exposé à Regina l'été dernier, que le CN expédiait des céréales vers l'ouest jusqu'à Calgary et ensuite vers le nord jusqu'à Edmonton, ce qui représente environ 200 milles, et enfin vers Vancouver. D'autre part, le CP expédie des céréales vers l'ouest jusqu'à Edmonton, ensuite vers le sud jusqu'à Calgary et enfin le long de sa ligne jusqu'à Vancouver. Tous ceux d'entre nous qui avons suivi les péripéties du débat sur le Pas-de-Corbeau nous rappellerons longtemps ces paroles du juge Emmett Hall: «Des wagons chargés de céréales se croisent comme des navires dans la nuit.»

Est-ce efficace? Non. Qui finit par payer? Les agriculteurs, les producteurs et les contribuables canadiens. Qui en profite? Les sociétés ferroviaires. Il me semble que ce n'est pas être trop exigeant que de demander à la Chambre d'accepter un amendement qui éliminera cette situation que les contribuables trouvent illogique.

L'amendement soulève aussi d'autres questions intéressantes, comme l'ont signalé certains de mes collègues. Par exemple, si les sociétés ferroviaires perdent de l'argent en transportant les céréales au tarif prévu par la loi, pourquoi essaient-elles de conserver ces céréales le plus longtemps possible? Je soupçonne quant à moi les sociétés ferroviaires de ne pas perdre de l'argent en transportant les céréales visées par la loi, mais de réaliser au contraire des bénéfices. Le député de Regina-Ouest (M. Benjamin) a dit—et c'est une chose bien importante—que si cette mesure était adoptée, les sociétés ferroviaires obtiendraient un rendement garanti de 20 p. 100 sur leurs investissements. Ce sera donc encore plus à leur avantage qu'auparavant de conserver les céréales aussi longtemps que possible et de maintenir le plus possible l'inefficacité du système puisque cela leur rapportera plus de bénéfices. J'ai déjà dit que ce sont les agriculteurs et les contribuables qui

finiront par verser des sommes encore plus importantes aux sociétés ferroviaires.

L'amendement à l'étude aujourd'hui éliminerait au moins une partie du problème. Il obligerait les sociétés ferroviaires à devenir plus efficaces et à collaborer davantage. Je reconnais que cela va à l'encontre dans une certaine mesure du principe de la libre entreprise. Selon ce principe, une entreprise ne doit pas faire affaire avec ses rivaux. Le CN ne devrait rien avoir à faire avec le CP et vice versa. Malheureusement, comme je l'ai déjà dit, ce sont les consommateurs, les producteurs et les Canadiens en général qui en pâtissent.

Il est temps de décider que les sociétés ferroviaires du Canada doivent être traitées comme un service public. Nous ne permettons pas que deux lignes de transmission d'énergie électrique soient construites l'une à côté de l'autre. Nous ne permettons pas non plus qu'il y ait deux conduites principales d'eau ou deux lignes de téléphone l'une à côté de l'autre...

M. Flis: Cela n'a rien à voir avec la mesure.

M. de Jong: ... parce que ce n'est pas utile. En fin de compte, ce sont toujours les consommateurs qui paient pour les services qui font double emploi.

On peut en dire autant de nos sociétés ferroviaires qui contribuent tant aux intérêts économiques, sociaux et culturels des Canadiens. Les chemins de fer devraient entrer dans la catégorie des services publics. Dieu sait qu'ils nous ont coûté assez cher! C'est le temps de rationaliser le système et de faire cesser cette duplication des services ferroviaires qui nous cause tant d'ennuis. La proposition d'amendement que nous étudions maintenant et que le député de Végréville a présentée ferait cesser dans une certaine mesure cette stupide concurrence.

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les observations, au demeurant excellentes, de certains de nos collègues conservateurs. Au moment où il a présenté sa proposition d'amendement, le député de Végréville a déclaré que le projet de loi C-155 dans son ensemble avantageait les sociétés ferroviaires. Ce sont elles qui bénéficieraient le plus de ce projet de loi. Il a ajouté qu'en l'occurrence, les grands oubliés, ce sont les agriculteurs. J'ai éprouvé bien du plaisir à entendre cela de la bouche d'un député progressiste conservateur. Je pense qu'il a très bien analysé et décrit ce projet de loi. J'espère que les conservateurs donneront leur appui à certaines autres propositions d'amendement que nous entendons proposer, de façon à nous assurer que ce projet de loi avantage les agriculteurs, et non pas les sociétés ferroviaires et leurs bailleurs de fonds.

S'il faut en juger par les quelques éclats de voix et les quelques observations provenant de l'autre côté, les ministériels ne sont pas du tout convaincus de l'utilité de la motion n° 33. L'opposition devra donc demander à d'autres de ses représentants de prendre la parole, dans l'espoir qu'ils parviendront peut-être à les convaincre. J'exhorte nos collègues conservateurs à resservir sans se lasser aux députés d'en face les mêmes arguments. S'ils veulent arriver à les convaincre, ils peuvent m'en croire, ils devront leur répéter encore et encore les mêmes choses.

J'invite les députés de l'opposition officielle à présenter leurs arguments avec vigueur. La proposition d'amendement que renferme la motion n° 33 est excellente, monsieur le Président. Pour l'amour du ciel, messieurs les députés, ne restez pas là immobiles, sans rien trouver à dire de cette excellente proposition d'amendement. Allons, prenez la parole et aidez-nous à