

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Par son amendement, et ces quelques mots qu'il voudrait ajouter au projet de loi, notamment; «peut exiger, s'il y a lieu,» le député de Végréville (M. Mazankowski) veut donner à cet organisme le pouvoir de favoriser la concurrence au profit des agriculteurs du Canada. Nous devons nous interroger non seulement sur ce qu'il nous est possible de faire à propos de la loi sur le Nid-de-Corbeau, mais aussi sur la signification historique de cette mesure et de ses dispositions par rapport aux attentes qu'elles suscitent soit la garantie d'un service d'une certaine qualité.

Cette mesure a été adoptée dans le but de faciliter le transport du grain des Prairies jusqu'à d'autres régions du Canada et d'autres marchés à l'étranger; elle est également un instrument de développement économique. Ce sont là deux principes que nous devrions nous employer à conserver dans la loi. Si nous rejetons l'amendement du député, nous limitons la capacité des producteurs d'assurer le transport efficace de leur grain. Nous nuisons par la même occasion aux entreprises du secteur secondaire de l'Alberta, car l'agriculteur ne peut bénéficier du tarif du Nid-de-Corbeau que s'il exporte son produit. Or j'estime inacceptable pareille restriction, monsieur le Président. C'est aussi extrêmement dangereux, à cause des effets que cela aurait non seulement sur l'économie de l'Alberta, mais aussi sur le reste du Canada.

• (1700)

Je vois que Votre Honneur me fait signe que mon temps est écoulé. J'aurais bien voulu avoir plus de temps pour développer mon argument. Je sais cependant qu'il y a d'autres amendements qui portent sur la même question et que je pourrai y revenir plus tard. Ce principe est pourtant...

M. le vice-président: Je regrette d'interrompre le député, mais son temps de parole est écoulé. Il peut continuer s'il obtient le consentement unanime de la Chambre. Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

M. le vice-président: Il ne semble pas y avoir consentement unanime.

M. Jack Shields (Athabasca): Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir prendre la parole au sujet de l'amendement proposé par mon ami et collègue, le député de Végréville (M. Mazankowski), qui représente une circonscription voisine de la mienne. Je voudrais revenir encore une fois sur ce qui est à mon avis le point essentiel du problème et de l'amendement à l'étude. A l'heure actuelle, l'alinéa 17d) dit ceci:

... 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.

Si l'amendement est adopté, cet alinéa dira ceci:

... promouvoir et peut exiger, s'il y a lieu, 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.

Je n'ai pas l'intention de me lancer dans un débat à ce sujet, mais le gouvernement compte remettre aux sociétés ferroviaires au cours des trois prochaines années un milliard de dollars par an de fonds publics sans exiger quoi que ce soit en retour, sauf des déclarations, sans obliger nullement les chemins de fer

à rendre compte de leurs décisions aux producteurs ou au gouvernement, qui est pourtant si généreux envers eux.

Tout ce que le député de Végréville voudrait, c'est qu'on ajoute trois mots-clés, «et peut exiger». L'amendement obligerait les sociétés ferroviaires à conclure des accords de réciprocité s'il y a lieu avec d'autres transporteurs du Canada. Il nous semble que ce n'est pas trop leur demander vu qu'elles touchent en deniers publics un milliard de dollars par an pendant trois ans. D'une certaine façon, les chemins de fer auraient ainsi une certaine responsabilité financière envers ceux qui leur donnent cet argent, soit un milliard de dollars par an, envers les députés, qui sont eux-mêmes comptables à leurs électeurs et, dans mon cas et celui de tous les députés de l'Ouest, envers les producteurs de leurs circonscriptions.

Si l'amendement est adopté, dès que les sociétés ferroviaires refuseront de conclure un accord de réciprocité et que cela nuira au transport des récoltes, les habitants de l'Ouest, les secteurs ruraux et les régions productrices exerceront des pressions auprès des députés pour qu'ils remédient à la situation. Ceux-ci s'adresseront alors à la Chambre des communes parce que la loi dira expressément «et peut exiger». La loi ne dira pas: «Faites de la promotion, sociétés ferroviaires, lancez une campagne de publicité pleine de belles paroles.» Il ne suffit pas non plus de dire: «Oui, nous nous en occupons.» La loi dira «et peut exiger», ce qui obligera les chemins de fer à conclure des accords et les assujettira au contrôle des députés, qui sont comptables à leurs électeurs, et aussi au contrôle des députés ministériels, sur qui on exercera aussi des pressions. Cela obligera effectivement les sociétés ferroviaires à tenir leurs promesses.

Je ne sais pas si les ministériels comprennent tout cela. J'affirme sans crainte que l'on me contredise que ce sont les députés conservateurs qui représentent les producteurs de l'Ouest. J'ignore si les libéraux comprennent que les moyens de subsistance des producteurs sont en jeu. Ils sont en jeu parce que le gouvernement veut verser directement aux sociétés ferroviaires un milliard de dollars par an de fonds publics dont une partie viendra des producteurs, sans exiger quoi que ce soit en retour.

Les chemins de fer avaient déclaré qu'ils continueraient à exploiter les lignes d'embranchement dans toutes les localités, et nous avons vu ce qui s'est passé par la suite. Les chemins de fer nous ont promis qu'ils maintiendraient le service-voyageurs d'Edmonton à Vancouver mais, en fait, ils ont réduit le service au grand détriment d'une région représentée par le député de Bow River (M. Taylor).

Le nombre de touristes se rendant à Jasper a baissé de 60 p. 100, car les chemins de fer n'étaient pas tenus, en vertu de la loi, de maintenir les voies en service pour les voyageurs. Les chemins de fer ont toujours su plaider leur cause auprès des députés, de la Chambre des communes et du gouvernement, prétendant qu'ils ne peuvent pas toujours desservir les villes des Prairies alors que nous leur versons un milliard de dollars afin qu'ils leur offrent un service-marchandises. Si nous empêchons l'adoption de cet amendement, nous leur donnerons carte blanche pour se retirer ou pour faire exactement ce qui leur plaît sans exiger rien en retour. Je prétends que ces trois simples termes «et peut exiger» donnent du poids à ce projet de loi si en fin de compte il est adopté. Il deviendrait alors obligatoire pour ces chemins de fer de tenir leurs promesses contrairement à ce qu'ils ont fait dans le passé. Ils ont abandonné des