

● (1150)

On ne retrouve pas cette attitude chez les sociétés ferroviaires. Cela enlève du poids à leur argument selon lequel le tarif du Nid-de-Corbeau leur fait perdre de l'argent. Mais laissons cela de côté pour l'instant, et voyons un peu ce que feront ces sociétés lorsqu'elles commenceront à empocher les recettes que leur procurera le transport du grain en vertu du projet de loi C-155, alors qu'elles sont déjà si peu désireuses de coordonner leurs expéditions dans le cadre du régime des prix qui d'après elles, leur occasionne des pertes. Elles insisteront encore plus pour expédier ce grain sur leurs lignes. Tout cela serait fort regrettable, non seulement pour les agriculteurs des Prairies, mais aussi pour l'ensemble des Canadiens dont les impôts continueront à subventionner un système de transport céréalier inefficace, pour la seule raison que nous aurons négligé de donner à l'administrateur le pouvoir d'exiger que le CN et le CP collaborent à cet égard.

Adopter cet amendement, c'est prendre une initiative importante pour corriger un vieux problème dans le domaine du transport céréalier. Les sociétés ferroviaires ne pourront plus aussi aisément saper les efforts que déploie la Commission canadienne du blé pour rassembler d'importantes quantités de céréales aux fins d'exportation, en refusant de signer des accords de réciprocité avec leurs concurrentes. Nous empêcherons effectivement ces sociétés d'acheminer le grain par des trajets inutilement longs, simplement pour que ce grain voyage sur le même réseau du point de départ jusqu'au point d'arrivée, au détriment de ports comme celui de Churchill par exemple.

En résumé, nous faciliterions de beaucoup la mise sur pied de ce système de transport efficace dont le gouvernement ne cesse de nous rebattre les oreilles. Voilà pourquoi je suis d'avis que la Chambre n'a pas le choix et qu'elle doit adopter la motion dont elle est saisie aujourd'hui.

M. Rod Murphy (Churchill): Monsieur le Président, je pensais que l'un des députés conservateurs interviendrait dans le débat ce matin.

M. Benjamin: Non, ils sont fatigués.

M. Murphy: Bien qu'il s'agisse d'une motion conservatrice, je tiens à faire quelques observations à son sujet. Je tiens aussi à dire que j'appuie cette motion et j'espère que les conservateurs interviendront également pour la défendre.

Cette motion a pour effet de donner à l'administrateur de l'Office du transport du grain le pouvoir d'obliger les chemins de fer à conclure des accords de réciprocité en vue de permettre aux wagons de l'une des compagnies de chemin de fer d'utiliser les voies de l'autre. Cet accord est essentiel au fonctionnement efficace du réseau ferroviaire canadien.

Mes collègues de Yorkton-Melville (M. Nystrom) et de Selkirk-Interlake (M. Sargeant) ont déjà signalé que l'attitude du Canadien Pacifique, qui refuse de livrer du grain de zones desservies par lui jusqu'au port de Churchill, nuit beaucoup à ce port. Il refuse de le faire bien que des villes comme Saskatoon, Humboldt et Yorkton soient plus proches du port de Churchill, vers lequel les céréales peuvent être acheminées plus facilement et à meilleur marché qu'au terminus actuel de Thunder Bay.

S'il se préoccupait le moins du monde des agriculteurs, du rendement et de la prospérité de notre pays, le Canadien Pacifique permettrait à ce grain d'être livré au port le plus proche.

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Cependant, sauf au cours d'une année, il a toujours été livré ailleurs.

Bien des gens ont déclaré au cours du débat que les compagnies ferroviaires perdent de l'argent dans le transport du grain. Si elles perdent vraiment de l'argent chaque fois qu'elles transportent du grain sur un mille, pourquoi refusent-elles d'utiliser les voies de leur concurrents? Pourquoi préfèrent-elles transporter le grain sur de plus longues distances, vers un port plus éloigné, à le livrer au port le plus proche?

C'est pourquoi je suis convaincu qu'avec la mesure à l'étude, le gouvernement monte un gros bobard à bon nombre de Canadiens et à la plupart des députés à la Chambre. Si l'une ou l'autre des compagnies ferroviaires voulait véritablement économiser de l'argent, elle accepterait de transporter les céréales sur les itinéraires les plus courts, c'est-à-dire en empruntant les voies de sa concurrente. Comme le député de Selkirk-Interlake l'a signalé, elle ne serait que trop contente de voir sa concurrente éponger cette perte. Cependant, ce n'est pas le cas puisque le CP n'a accepté qu'une seule fois de transporter son grain empruntant les voies du CN jusqu'au port de Churchill.

Le critique des transports du NPD a souvent exprimé cette inquiétude à la Chambre et j'en ai fait part également au ministre, au CN et au CP. Cependant, tous continuent à refuser d'en tenir compte et de conclure un accord.

J'approuve cet amendement que j'estime nécessaire. Comme l'a signalé au cours de l'été M. le juge Hall, si les compagnies ferroviaires se préoccupaient véritablement de leur rendement, elles prendraient l'initiative d'autoriser ces échanges, tenant compte du fait que les céréales doivent être livrées au port le plus proche, ce qui augmenterait l'efficacité de tout le réseau ferroviaire.

Ma seule critique à l'endroit de l'amendement proposé par le député de Végréville (M. Mazankowski), c'est qu'il n'oblige pas automatiquement les compagnies de chemin de fer à expédier le grain au port le plus proche. Sa motion stipule simplement que l'administrateur—qu'il s'agisse d'un ami des libéraux ou des conservateurs, selon le gouvernement au pouvoir—peut exiger que le grain soit transporté au port le plus proche ou qu'un accord de réciprocité soit conclu.

Bien que nous appuyions cet amendement, qui représente un pas dans la bonne direction, il ne faut pas s'en tenir là. Si nous désirons sincèrement transporter nos céréales jusqu'aux marchés de la façon la plus efficace et la moins chère, objectifs que ne poursuit pas le projet de loi à l'étude, les compagnies ferroviaires devraient être automatiquement obligées de prendre ces mesures. Nous ne devrions pas permettre que des considérations d'ordre commercial entravent ce trafic. Nous devrions chercher à augmenter le prix que touchent les céréaliculteurs au lieu de leur faire payer plus cher pour expédier leur grain jusqu'à des ports plus éloignés.

C'est pourquoi j'appuie cet amendement et j'espère que les ministériels qui ont eu l'occasion d'y réfléchir, reviendront sur la position qu'ils ont adoptée au comité et décideront de suivre mon exemple.

M. Simon de Jong (Regina-Est): Monsieur le Président, je prends moi aussi la parole pour appuyer l'amendement proposé par le député de Végréville (M. Mazankowski). La motion n° 33 améliorerait certainement le projet de loi, même si elle ne