

Transport du grain de l'Ouest—Loi

M. Terry Sargeant (Selkirk-Interlake): Monsieur le Président, il est vraiment regrettable que les ministériels ne donnent pas leur consentement unanime à mon collègue.

M. Benjamin: Ils ne sont pas autorisés à se lever.

M. Sargeant: Monsieur le Président, vous serez heureux de savoir que mes commentaires se rapporteront directement à la motion que nous étudions aujourd'hui.

Je dois d'abord avouer un peu de perplexité. Avant que je n'arrive à la Chambre ce matin, quelqu'un a essayé de me dire que les conservateurs ne diraient rien pour défendre leur propre amendement. Je ne pouvais vraiment pas le croire. C'était aller trop loin. Les conservateurs que je connais ont beaucoup trop de principes et soutiennent beaucoup trop le député de Végréville (M. Mazankowski) pour ne pas se porter à la défense de sa motion. Par conséquent, avant d'entrer à la Chambre, j'ai vérifié ce qui en était. J'ai constaté que, jusqu'à présent, ils ont soutenu leur motion autant que les députés de notre caucus. Le même nombre de députés des deux partis sont intervenus, même s'ils sont trois fois plus nombreux que nous. Par conséquent, je voudrais réellement savoir s'ils tiennent vraiment à défendre le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

M. Forrestall: Plus de 42 p. 100 de votre caucus n'a pas voté l'autre jour. Répondez à cela.

M. Sargeant: Monsieur le Président, comme l'ont dit d'autres députés de notre caucus, nous sommes en faveur de cet amendement. Il est loin d'être mauvais. Même si nous nous sommes opposés à la création d'un Office du transport du grain distinct de la Commission canadienne du blé, nous soutenons cet amendement, car il permettra à l'administrateur d'exiger du CN et du CP qu'ils coordonnent, de façon efficace et économique, l'acheminement du grain des Prairies jusqu'aux ports. Les chemins de fer ne le font pas actuellement. C'est au détriment non seulement des agriculteurs, mais aussi des ports, comme celui de Churchill, dans ma province.

Cet été, lorsque le juge Emmett Hall a comparu devant le comité permanent des transports à Regina, il a déclaré que la politique des chemins de fer était de s'accrocher aux marchandises, une fois qu'ils en avaient pris possession, quoi qu'il arrive jusqu'à ce qu'elles soient à destination. Il ne faisait pas là une critique quelconque du piteux état du réseau ferré. Non, il transmettait des renseignements reçus de responsables des chemins de fer.

Dans notre réseau de transport des grains, il y a souvent des retours en arrière, coûteux et inefficaces. Il importe peu aux compagnies que les grains d'une région des Prairies puissent être transportés plus rapidement si les chemins de fer échangeaient des wagons pour les faire passer de la voie du CP à celle du CN ou vice-versa. Ce qui importe aux chemins de fer, c'est de conserver le chargement sur leur propre réseau. Ces compagnies sont dans une bonne situation au Canada. Elles réussissent bien, comme l'a fait remarquer il y a un moment mon collègue de Yorkton-Melville (M. Nystrom). Elles reçoivent des millions de dollars en subventions du gouvernement, mais en échange on ne leur demande pas de collaborer pour mettre sur pied un système efficace d'acheminement des grains.

La concurrence entre le CN et le CP pour le transport des grains n'aide absolument pas les producteurs; elle n'a d'utilité que pour les chemins de fer. Il me semble, puisque ce sont des services publics, qu'ils devraient être traités comme tels et être

responsables auprès du gouvernement du Canada. Comme mon collègue de Regina-Ouest le disait mardi, les chemins de fer sont un monopole naturel. Dans une telle situation, la concurrence n'a aucune place. S'il était logique d'avoir des chemins de fer concurrents, il serait tout aussi logique d'avoir des autoroutes concurrentes et des réseaux d'égout ou d'eau concurrents, ou encore des services concurrentiels d'électricité ou de téléphone. Nous savons tous que ce n'est pas logique et qu'il n'est pas raisonnable non plus de continuer à avoir une concurrence entre le CN et le CP.

Ce projet de loi, s'il est adopté, garantira aux chemins de fer une belle subvention pour longtemps encore. Peu importe qu'elle soit versée directement aux chemins de fer ou aux agriculteurs ou aux deux. En définitive, ce sont les premiers qui recevront l'argent, ce qui suffira non seulement pour couvrir leurs coûts variables à long terme et leurs dépenses pour l'entretien et la dépréciation, mais aussi pour leur assurer un rendement sur leurs investissements de 20 à 25 p. 100. Ce n'est pas mal. Je connais beaucoup d'agriculteurs, dans ma circonscription et dans ma province, qui sauteraient sur l'occasion si on leur offrait un tel rendement. Pourtant, en dépit de cette générosité permanente des contribuables canadiens, est-ce que les chemins de fer nous remercient en coordonnant leurs exploitations pour être plus efficaces, plus économiques? Est-ce qu'ils sont prêts à signer des accords réciproques pour utiliser les voies et le matériel l'un de l'autre?

M. Benjamin: Pas volontairement.

M. Sargeant: Procéderont-ils à l'échange du trafic céréalier? Je crois que de toute évidence la réponse est non. D'après le libellé actuel de l'article 17, l'administrateur de l'Office peut promouvoir des accords de réciprocité et autres entre compagnies de chemin de fer afin de faciliter le transport du grain et de le rendre plus efficace et plus fiable. Si le projet de loi vient à être adopté, cet administrateur, qui qu'il soit, pourra promouvoir inlassablement tous les accords de réciprocité qu'il voudra, cela n'empêchera pas les compagnies de chemin de fer de continuer à mener une concurrence artificielle en matière de transport du grain.

Monsieur le Président, ces compagnies ont eu recours à tous les avocats et à tous les comptables à leur service pour faire valoir que le tarif du Nid-de-Corbeau leur nuisait. Mais si tel est effectivement le cas, il me semble que plus les distances sur lesquelles le grain est transporté seront longues, plus les pertes de ces sociétés seront lourdes. Et c'est pour cela que je demande pourquoi si le CN, par exemple, doit acheminer une cargaison de grain du sud de la Saskatchewan jusqu'au port de Vancouver, et que le chemin le plus court consiste à passer par Calgary, pourquoi le CN, dis-je, n'emprunte-t-il pas cet itinéraire? Pourquoi ce grain est-il expédié d'abord à Edmonton vers le nord, pour être ensuite acheminé à destination par un trajet beaucoup plus long? C'est simplement parce que le CN tient à emprunter son propre réseau ferroviaire, même s'il lui en coûte beaucoup plus cher. Si je perdais de l'argent à transporter des marchandises sur de longues distances alors que je pourrais facilement le faire à moindre frais, je me démenerais pour que ce grain arrive au port par l'itinéraire le plus court possible. Si cela signifie que je dois céder la place à mon concurrent, eh bien ce ne serait pas peine perdue, car il en ferait autant pour moi, s'il tient le même raisonnement.