

● (1240)

Même subventionnés, les chemins de fer n'ont pas été à la hauteur de la situation dans le passé et, s'ils touchent des sommes aussi énormes, nous sommes d'avis que le projet de loi devrait contenir des dispositions très strictes garantissant que les sociétés ferroviaires feront tout leur possible pour livrer le grain au port et faciliter la tâche du producteur.

**M. Neil Young (Beaches):** Monsieur le Président, c'est avec intérêt que j'ai écouté les observations du député de Wetaskiwin (M. Schellenberger), selon lequel nous, du NPD, ne serions pas en faveur de cet amendement. Je crois que le député a mal compris ce que le député de Regina-Ouest (M. Benjamin) maintient depuis le début. S'il veut se donner la peine de vérifier, il verra que le député de Regina-Ouest a dit que cet amendement était au bas mot une autre manœuvre de tape-à-l'œil de la part du parti conservateur, mais qu'il pouvait l'appuyer pour tout ce qu'il apportera de bon. C'est exactement là ce qu'a dit le député de Regina-Ouest.

Il est rafraîchissant de voir que le parti conservateur se prononce enfin en faveur de son propre amendement. Ce matin, neuf intervenants néo-démocrates contre un conservateur ont parlé en faveur de l'amendement. C'est à se demander si ce parti n'a pas encore changé son fusil d'épaule pour ce qui est de l'impact du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau sur la collectivité agricole de tout le pays et sur les consommateurs en général, comme on l'a déjà signalé plus tôt au cours du débat de ce projet de loi.

Il y a plusieurs semaines de cela, le porte-parole du parti progressiste-conservateur a en fait réclamé que l'on ne change rien au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. D'après la presse, cela a suscité alors tout un émoi dans les milieux politiques à Ottawa, parce qu'il semblait que le parti conservateur avait encore changé d'idée et qu'il disait en fait que, compte tenu des problèmes politiques existant au pays et de l'appui populaire pour le tarif actuel du Pas du Nid-de-Corbeau, surtout dans les provinces des Prairies, il en était venu à la conclusion que les déclarations du porte-parole officiel en faveur d'un *statu quo* d'une durée de trois ans étaient interprétées comme un appui à l'égard du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

J'ignore ce qui s'est produit entre le moment où cette déclaration a été faite et le 29 septembre 1983, jour où le *Western Producer* a annoncé que le parti conservateur avait décidé qu'il n'était pas vraiment sage de suivre cette politique et soutenait qu'il allait laisser tomber la proposition. Cela explique peut-être qu'il n'ait inscrit aujourd'hui qu'un seul intervenant en faveur de l'amendement.

Si je ne m'abuse, l'amendement que le parti conservateur propose d'apporter à l'alinéa d) de l'article 17 contribuerait à accroître, par l'entremise d'un administrateur, le pouvoir qu'exerce l'Office du transport du grain sur les sociétés ferroviaires et, plus précisément, lui permettrait d'obliger celles-ci à échanger des wagons de grain lorsque cela s'avérerait utile pour améliorer l'efficacité de l'acheminement du grain vers les marchés d'exportation.

Comme le député de Regina-Ouest l'a déjà signalé et comme je l'ai fait remarquer l'autre jour, même si nous prétendons que l'Office du transport du grain est inutile et que l'administrateur a déjà trop de pouvoirs, en ce sens que ses

### Transport du grain de l'Ouest—Loi

pouvoirs empiètent sur ceux de la Commission canadienne du blé, il s'agit là d'un bon amendement et nous l'appuyons. Quel que soit l'organisme public auquel on donne la haute main sur le transport des céréales, que ce soit la Commission canadienne du blé, la Commission canadienne des grains, l'Office du transport du grain ou n'importe quel autre organisme, il doit avoir le pouvoir d'exiger des chemins de fer qu'ils échangent des wagons, afin d'être plus efficaces. Comme le juge Hall l'a fait remarquer, même avec le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau actuel, tel chemin de fer retient sur ses voies des wagons de grain destinés aux ports d'exportation, alors que son concurrent pourrait les acheminer par une voie plus directe, réduisant du même coup la distance et les frais et augmentant ainsi l'efficacité.

Lorsqu'il a témoigné devant le comité des transports, à Regina, le 9 août 1983, il a déclaré:

Nous avons entendu beaucoup de choses à propos de l'efficacité, et l'opinion des chemins de fer à ce sujet était de supprimer les lignes d'embranchement, ce qui de leur point de vue aurait été très efficace. Mais à ce propos, un cadre supérieur des chemins de fer m'a dit que les compagnies avaient tendance, une fois qu'elles s'étaient appropriées une marchandise à transporter, à s'y accrocher jusqu'au point de livraison et ce, quoi qu'il advienne. C'est ainsi que cela fonctionne et c'est ce que nous avons trouvé; de grosses quantités de grains sont cultivées du côté de la ligne de Goose Lake... et cela ne veut peut-être pas dire grand-chose aux membres de l'Est, mais c'est l'une des plus grandes régions productrices de grains en Saskatchewan, entre Saskatoon et Calgary, desservie par le Canadien National; Rosetown est plus proche de Vancouver que de Thunder Bay, ainsi le trafic se fait vers l'Ouest. Les grains étaient expédiés vers Calgary, mais le CN n'ayant pas de ligne entre Calgary et Vancouver, ils doivent être transportés à 100 milles vers le nord, à Edmonton, afin d'être réexpédiés vers le sud, sur Vancouver. C'était cela le CN.

En ce qui concerne le CP, avec la ligne d'Hardisty, autre ligne qui traverse Edmonton... tous les grains étaient dirigés sur Edmonton, mais comme il n'y a pas de ligne entre Edmonton et Vancouver, il dû aller vers le sud pour se rendre à Vancouver. Des trains entiers de grains se croisaient comme des navires en pleine nuit entre Calgary et Edmonton.

Je ne sais pas ce que nous avons fait d'autre au sein de la commission, mais en piquant leur amour-propre nous avons forcé les chemins de fer, à conclure un accord prévoyant l'échange de wagons... wagon contre wagon... je dis bien de wagons et non pas de trafic. Cet accord, je pense, existe toujours. Il peut être abrogé sur préavis de trente jours. Telle est la situation qui prévaut actuellement.

Il serait difficile de trouver un cas plus patent, monsieur le Président, d'inefficacité. Selon moi, le juge Hall voulait montrer que toutes ces mesures vont à l'encontre de l'affirmation des chemins de fer selon laquelle ils perdent de l'argent chaque fois qu'ils acheminent un wagon chargé de céréales. Si c'était le cas, ils perdraient vraisemblablement plus d'argent pour chaque mille supplémentaire parcouru et ils feraient alors tout en leur pouvoir pour se débarrasser de ce chargement et faire assumer cette perte par leur concurrent.

Étant donné les recettes extravagantes que rapportera le transport des céréales grâce au projet de loi C-155, cette tendance qu'ont les chemins de fer à retenir sur leur voie le plus longtemps possible des wagons de céréales, afin d'amasser le plus d'argent possible, sera amplifiée. Si un organisme public n'a pas le pouvoir qu'entend lui conférer cet amendement, vous pouvez être assuré que les échanges de wagons chargés de céréales entre les sociétés ferroviaires, afin d'améliorer l'efficacité, seront rares pour ne pas dire inexistantes. Permettez-moi de citer de nouveau quelques lignes du témoignage du juge Hall, à Regina, le 9 août dernier. Au sujet de cette question il a déclaré: