

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Mais ce n'est pas pour cette raison, bien sûr, qu'elles le font. Elles sont payées pour le faire et le projet de loi C-155 leur plaît d'autant plus qu'elles vont réaliser des bénéfices. Ce n'est pas par patriotisme, mais parce qu'elles pourront en profiter. Fort bien. Qu'on leur donne leur récompense, mais qu'on offre du même coup certaines garanties aux contribuables canadiens.

Je crois que c'est le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources (M. Chrétien) qui a parlé d'ententes très fermes. C'est de cela même que nous ne cessons de parler. Or, nous ne trouvons pas dans cette mesure, les pouvoirs statutaires qui permettraient d'exiger des sociétés ferroviaires qu'elles protègent les producteurs, en leur permettant de gagner davantage et qui les inciteraient aussi à utiliser les deniers publics avec parcimonie. Nous avons donc présenté plusieurs amendements pour les forcer à tenir compte de tels objectifs. Pour ces raisons, nous nous prononcerons en faveur de l'amendement lorsqu'il sera mis aux voix.

M. Les Benjamin (Regina-Ouest): Monsieur le Président, nous avons traité ce sujet assez longuement en comité. Bien des témoins ont abordé cette question et des membres du comité ont révisé le projet de loi article par article. Je crois que tous les membres du comité ont convenu tacitement qu'il faut prendre de nouvelles mesures pour forcer les chemins de fer à s'entendre, et ce dans l'intérêt des utilisateurs.

• (1220)

Nous sommes en faveur de la motion n° 33. Pendant des années, les expéditeurs croyaient, en général, que la loi nationale sur les transports et la loi sur les chemins de fer présentaient suffisamment de garanties de sorte que la CCT, le ministre et les tribunaux pouvaient imposer certaines règles aux sociétés ferroviaires. Mais, on s'est aperçu que ce n'était tout simplement pas le cas. On a vu, par exemple, les chemins de fer ne pas vouloir, et même refuser de collaborer entre eux, nuisant ainsi aux expéditeurs, en l'occurrence de grains, et par ricochet à des ports comme Churchill, Prince Rupert ou encore parfois Thunder Bay et Vancouver. Lorsque la Commission canadienne du blé a besoin d'une grande quantité d'une sorte de céréales d'une certaine qualité et catégorie et qu'il faut les recueillir à bien des endroits dans les Prairies, les trier et les transporter vers la côte ou à Thunder Bay et que les chemins de fer refusent de s'entendre pour utiliser mutuellement leurs voies ferrées, cela rallonge énormément le transport. Et à quelle fin? Aux fins de la soi-disant concurrence.

La concurrence au sein du réseau ferroviaire au Canada a toujours coûté de l'argent aux contribuables et aux utilisateurs. En tant que service public, les chemins de fer devraient être considérés comme tel et, à cet effet, être forcés de rendre des comptes. Directement ou indirectement, chacun doit les utiliser. Ce sont des monopoles naturels et dans un cas semblable, la concurrence n'est pas de mise. Si elle est tolérée pour les chemins de fer, elle devrait aussi l'être pour les routes, les canalisations d'égoût et d'eau potable, les services téléphoniques et l'électricité. Mais si quelqu'un s'avisait de proposer cela, on en ferait vite la risée de tout le monde. Pour des milliers de Canadiens, moi y compris, des réseaux ferroviaires concurrentiels, des services publics concurrentiels sont dépassés au point de vue économique et social. Nombre de pays se sont débarrassés, il a bien des années, de ce mythe des barons des chemins de fer de 1890. Tous les pays de l'Europe de

l'Ouest, peu importe leur allégeance politique, ont abandonné le principe de la concurrence au sein des réseaux ferroviaires, il y a bien des décennies.

Je répète, monsieur le Président, cette concurrence coûte plus cher à l'utilisateur, qui doit payer les frais de raccordement et d'aiguillage. Comme les sociétés ferroviaires perdent de l'argent, elles relèvent leur tarif de transport des marchandises. Ce sont les utilisateurs qui paient.

Je voudrais donner un exemple concret. Voyons voir ce qui arrive dans le cas de céréales acheminées sur une voie ferrée du CN à partir de la circonscription d'Assiniboia à destination de Vancouver. Cette voie ferrée se trouve au sud-ouest de Moose Jaw. Il faut donc ramener les céréales en direction nord-est, à Moose Jaw, même si elles sont destinées à l'Ouest. Ensuite, on les transporte en direction est vers Regina, puis vers le nord-ouest, de Regina à Saskatoon. Finalement, elles sont acheminées vers Vancouver en direction ouest. Durant tous ces déplacements, elles ont croisé deux voies ferrées du CP. Cette façon d'acheminer les produits sans utiliser le trajet direct coûte des millions de dollars à la Commission canadienne du blé, dollars qui sont tirés des poches des producteurs de céréales.

C'est la pire forme de concurrence. C'est une concurrence rétrograde. Quelle que soit la valeur de la concurrence, elle n'est certainement pas avantageuse dans des circonstances de ce genre. D'autres députés de l'ouest du Canada pourront en donner une foule d'autres exemples.

Si la présente mesure devait être adoptée, cela signifierait que peu importe comment on distribue l'argent, que le gouvernement le verse directement aux compagnies ferroviaires ou aux producteurs ou encore en partie aux compagnies et en partie aux producteurs, cet argent irait de toute façon dans les coffres des compagnies ferroviaires. En fait, nous affirmons que si l'argent était versé aux producteurs, il leur en coûterait encore davantage. Quoi qu'il en soit, peu importe à qui l'argent est versé, ce sont les compagnies ferroviaires qui l'emportent. Cet argent supplémentaire leur garantit non seulement leurs coûts variables à long terme, leur frais immédiats, y compris l'entretien et la dépréciation, mais leur garantit également un rendement de 22 à 25 p. 100 sur leurs investissements. C'est assez intéressant. La plupart d'entre nous accepterions avec plaisir un rendement de 9, 10, ou 11 p. 100, qui permet de doubler sa mise en 5 ans. Mais les compagnies de chemins de fer obtiennent un rendement garanti de 22 p. 100.

Je demande au secrétaire parlementaire, je demande à toute personne raisonnable à la Chambre, en quoi cela incitera les compagnies de chemins de fer à conclure des ententes réciproques pour utiliser mutuellement leurs voies ou leur matériel roulant ou à se partager le trafic, ce qui les priverait de tout cet argent. Aussi certain que le soleil se lèvera demain matin, les compagnies de chemins de fer répugneront encore davantage à conclure des ententes réciproques. C'est bien beau de les encourager à le faire, comme on le fait dans la mesure à l'étude, on peut les encourager jusqu'à ce que mort s'ensuive, mais ce n'est pas prêt d'arriver. Les compagnies de chemins de fer ne seront pas disposées à conclure des ententes réciproques qui leur feraient perdre ces profits garantis, même si c'est dans l'intérêt national, même si c'est dans l'intérêt des exportations canadiennes, même si c'est dans l'intérêt des producteurs de grain. Je suis prêt à parier là-dessus, monsieur le Président.