

*Transport du grain de l'Ouest—Loi*

Le député de Regina-Ouest a déclaré au comité que l'amendement que nous proposons était une disposition «pour la galerie». On trouvera ses observations à la page 128:81 du fascicule n° 128 du comité des transports. Voilà maintenant qu'il prétend que c'est un très bon amendement. Nous sommes heureux, car c'est un excellent amendement. Il renforcera cet article.

J'ai écouté les députés néo-démocrates qui ont parlé l'un après l'autre, et j'ai trouvé qu'ils avaient bien de la difficulté à comprendre ce que cet amendement signifie au juste. Ils ont dit que les compagnies de chemin de fer s'accrocheraient à leurs wagons. Ce n'est vraiment pas le but que nous essayons d'atteindre par cet amendement. Nous essayons de dire que les compagnies de chemin de fer doivent permettre à des wagons du CN tirés par une locomotive du CP d'utiliser les voies du CP mais que l'argent revient au propriétaire du wagon. Le problème est de savoir quelle compagnie reçoit l'argent. Si la compagnie de chemin de fer assure le transport de certaines marchandises à perte, elle veut malgré tout avoir l'argent qui reste. Cette compagnie de chemin de fer n'est pas disposée à donner cet argent à un concurrent.

On a dit à maintes reprises que cette notion se heurterait au système de la libre entreprise et qu'il faut en quelque sorte fusionner ces deux compagnies de chemin de fer et en faire une société de service public. Le député de Regina-Est (M. de Jong) et moi-même nous sommes demandés s'il avait remarqué que le CP desservait le sud alors que le CN desservait le nord de sa province, et que c'est dans le petit secteur situé au centre de la province que les problèmes surgissent.

Nous avons le même problème en Alberta. En fait, les wagons du CN allaient dans un sens et les wagons du CP dans l'autre, sur la même ligne, ce qui a poussé les deux compagnies de chemin de fer à négocier pour essayer de permettre à leurs wagons d'emprunter la ligne de l'autre. Elles ont constaté que cela s'équilibrait en fait et que cela ne leur ferait pas perdre d'argent du tout sur cette ligne. Le problème a surgi avec une acuité toute particulière pendant la construction du terminus de Prince Rupert parce que la ligne de Prince Rupert appartenait au CN alors que les convois de grain du CP devaient emprunter cette ligne pour rejoindre ce terminus. On a consacré bien du temps à inciter les deux compagnies de chemin de fer à s'entendre.

En lisant le projet de loi, nous avons constaté que le coordonnateur ou l'administrateur n'avait pas le pouvoir de dire que cela doit se faire s'il le faut, pour permettre au producteur de gagner le plus possible. Il faut non seulement favoriser cette solution mais encore faut-il que l'administrateur ait le pouvoir de l'exiger, surtout que nous accordons des centaines de millions de dollars de subventions. Il ne faut pas accorder de telles subventions uniquement pour servir les intérêts des compagnies de chemin de fer mais aussi pour servir ceux des producteurs. C'est pourquoi il faut renforcer cette proposition.

Nous étudions, monsieur le Président, les articles 17 et 18 du projet de loi, en particulier l'article 17. Au moment de l'étude en comité, bon nombre des amendements que notre

parti avait présentés en vue de renforcer les dispositions de cet article ont été adoptés. Pour réagir au manque de fermeté du projet de loi envers les chemins de fer, nous avons fait ajouter le mot «fiabilité» à l'alinéa 17b), tandis qu'à l'alinéa 17d), nous faisons ajouter en fin de phrase: «et plus fiables, en vue de maximiser les bénéfices des producteurs». Nous avons réécrit le paragraphe (2) en entier afin de bien préciser que nous tenions à maximiser les bénéfices des producteurs.

Nous tentons maintenant de faire ajouter les mots «et peut exiger», ce que le gouvernement nous a refusé au comité. Nous nous efforçons d'employer des arguments aussi solides que nous l'avons fait au comité dans l'espoir que le gouvernement comprenne enfin et accepte d'inclure ces mots. Étant donné que par le passé l'administrateur s'est montré assez efficace pour mettre les wagons à la portée des producteurs afin que ces derniers tirent tous les avantages possibles de l'opération, il doit donc avoir de nouveau ce pouvoir d'exiger, si les chemins de fer ne s'entendent pas sur les échanges.

Je répète qu'il n'est pas du tout question de donner un wagon du CN au CP; nous souhaitons simplement qu'il y ait des accords de réciprocité en ce qui concerne les parcours, car ils sont tellement nécessaires aux abords des gares, principalement à Prince Rupert et à Churchill, ainsi que dans les endroits où les voies ferrées se croisent au beau milieu d'une province.

Dans les cas raisonnables, la plupart du temps les chemins de fer ont conclu des ententes. On peut certainement évoquer des cas éventuels où le coordonnateur, ou l'administrateur, voudrait posséder le pouvoir d'exiger que les sociétés s'entendent, comme nous le proposons.

Quand nous avons créé le poste de coordinateur il y a quatre ans, nous avons dû affronter le même problème pour la livraison du colza sur la côte du Pacifique. On a dû l'éprouver aussi à Thunder Bay. Ce n'était pas alors les chemins de fer mais les sociétés céréalières qui tenaient à ce que leurs wagons livrent leur cargaison de colza à leurs installations portuaires. A mesure que le train parcourait les Prairies, on y ajoutait des wagons de diverses compagnies: le Syndicat de blé de la Saskatchewan, Pionner, Cargill, United Grain Growers. Ces différents wagons pouvaient fort bien être reliés les uns aux autres dans un train à destination du port. Nous avons constaté qu'un train d'une centaine de wagons transportant le même chargement et arrivant au port pouvait nécessiter une cinquantaine d'aiguillages pour diriger chaque wagon vers son point de déchargement. On préférerait alors ne pas fractionner le train, de sorte qu'il se perdait énormément de temps et que les wagons ne retournaient pas dans les Prairies aussi rapidement qu'il aurait été souhaitable.

Après en avoir discuté longuement et alerté l'opinion publique, nous avons décidé de mettre les wagons en commun afin de réduire le temps de rotation. Comme vous voyez, monsieur le Président, si nous pouvions donner ce pouvoir à l'administrateur, il aurait l'autorité voulue pour défendre les intérêts supérieurs des producteurs et ordonner aux chemins de fer d'en venir à un accord et de s'échanger leurs wagons.