

**M. Vic Althouse (Humboldt-Lake Centre):** Monsieur le Président, je prends la parole au sujet de la motion n° 34 qui cherche à annuler un amendement conservateur et libéral touchant le recours au camionnage pour transporter les céréales. Il faut l'annuler, car l'amendement ne précise pas que de tels accords de camionnage ne devraient être conclus que dans les cas où la CCT a approuvé l'abandon d'un embranchement. Il permettrait aux compagnies ferroviaires et aux exploitants d'élevateurs de détourner vers les entreprises de camionnage le trafic existant des voies d'embranchement, en vue de faire accepter l'abandon de ces voies. On diminuerait ainsi le trafic sur ces voies jusqu'à ce qu'on puisse demander l'autorisation de les abandonner complètement.

Si nous sommes contre ce projet, ce n'est pas parce que nous sommes contre le camionnage, qui est essentiel pour le transport de chaque boisseau de grain des Prairies. C'est un réseau de transport intégré; les camions acheminent le grain des moissonneuses-batteuses jusqu'aux élévateurs, où il est mis sur le train. Le camionnage n'est pas en cause, quoique j'aurai quelques mots à dire à ce sujet plus tard. Ce qui est en cause, c'est la réalité économique qui veut que si l'on permet à une compagnie de camionnage ou à un exploitant d'élevateurs de recourir à sa guise au camionnage à partir des lignes d'embranchement, on crée une situation favorable à la domination complète des deux compagnies ferroviaires. Elles ne s'engagent dans l'industrie du camionnage que dans les secteurs où elles peuvent compter sur un chiffre d'affaires élevé et assuré. Voilà où nous entraîne cet amendement. D'autres députés de mon parti ont signalé que le CP a déjà racheté certaines des principales entreprises de camionnage de la Saskatchewan en prévision d'une disposition de ce genre dans le bill. Cela ne créera pas une situation favorable à la concurrence, mais nous laissera plutôt à la merci des compagnies ferroviaires, alors qu'actuellement, une multitude de petites entreprises de camionnage se livrent une saine concurrence.

Je ne peux laisser sans réplique certaines déclarations qui ont été faites aujourd'hui à la Chambre, monsieur le Président, particulièrement par certains députés conservateurs qui ont dit qu'à leur avis, le NPD n'appuyait pas l'industrie du camionnage ni la petite entreprise. Je crois que le député de Kindersley-Lloydminster (M. McKnight) est allé au cœur du problème. Il a dit qu'au départ, le point de vue des conservateurs est différent de celui des néo-démocrates, ce qui est tout à fait vrai. Il a ajouté que les conservateurs voient de bonnes choses dans ce bill. Pour notre part, nous n'y voyons pas grand-chose de bon. Il a dit que leur travail est de le modifier, d'en faire un bill encore meilleur. Nous disons que le bill est tellement mauvais qu'il n'y a pas grand-chose à faire sinon le torpiller. Nous utiliserons tous les moyens légitimes et parlementaires dont nous disposons pour ralentir les travaux et pour permettre au public d'exercer des pressions sur les libéraux et les conservateurs afin qu'ils voient enfin qu'ils sont dans l'erreur.

Les principaux arguments avancés en faveur des changements proposés, qui ont été formulés par le gouvernement sous la forme d'amendements de fond au bill, ont été jugés irrecevables, ce qui prouve à mon avis que nous devrions repartir de zéro et rédiger un tout nouveau bill qui serait fondé sur les vues qui ont été exprimées par les agriculteurs et les hommes d'affaires, les résidents des régions agricoles des Prairies qui

### *Transport du grain de l'Ouest—Loi*

ont témoigné devant le comité qui a sillonné ces régions afin de savoir ce que ces Canadiens pensaient du bill. Dans deux excellents discours, les députés de Saskatoon-Ouest (M. Hnatyshyn) et le député de Provencher (M. Epp) ont expliqué successivement les répercussions des services des chemins de fer et des camionneurs sur ces localités. Il faut bien dire que leurs vues ne convergent pas parfaitement.

Le député de Saskatoon-Ouest a parlé d'une ville de sa circonscription où la voie ferrée a été abandonnée. Il a affirmé sans ambages qu'une ville céréalière ne peut presque pas exister sans voie ferrée. Il a signalé que le village a réclamé sa dissolution, parce que faute de voie ferrée, il n'a plus sa raison d'être. Le député de Provencher a signalé peut-être avec raison que toutes les localités n'ont pas nécessairement besoin du chemin de fer. Il a fait remarquer que sa ville natale n'a jamais eu de chemin de fer et qu'elle existe encore. Poursuivant sur sa lancée, il est presque parvenu à me convaincre que si on veut vraiment pêcher, on réussira à le faire, même si on installe son village de pêcheurs au sommet d'une montagne. Cette profonde conviction représente l'autre aspect de l'argumentation des députés qui siègent à nos côtés.

• (1750)

Pour ce qui est de la substitution du camionnage au service ferroviaire, personne, je crois, même parmi mes amis à droite, ne croit vraiment qu'on pourrait remplacer le chemin de fer. Bien qu'ils ne se soient pas exprimés en termes très clairs, je suis persuadé qu'ils ne sont pas assez insensés pour croire que les camions pourraient suffire au transport des céréales destinées à l'exportation. Quiconque croit que la chose est possible n'a qu'à songer un instant à la circulation intense qui encombrerait nos routes. Il faut trois ou quatre gros camions pour remplir un wagon-trémie. Un train peut comprendre 110 de ces wagons, ce qui signifie qu'il faudrait de 350 à 450 camions faisant la navette entre les Prairies et un port de la Colombie-Britannique ou Thunder Bay pour transporter le même chargement qu'un seul train. Je ne pense pas, malgré les tentations en ce sens de certains députés, que quiconque puisse prétendre que le camionnage pourra représenter une concurrence sérieuse pour les chemins de fer.

Le député d'Ontario (M. Fennell) qui vient de parler nous a fait remarquer les grands avantages du camionnage par rapport aux chemins de fer. Il a expliqué ces avantages, signalant par exemple que cela créerait beaucoup plus d'emplois. Il a probablement raison. Il nous a dit que le matériel s'use beaucoup plus vite de sorte qu'il faut toujours employer beaucoup plus de monde, reconstruire les camions et les remorques. C'est l'idéal, n'est-ce pas? Peut-être, sauf que nous devons être en mesure de transporter nos grains à un prix qui ne sapera pas notre compétitivité sur les marchés mondiaux. Nous n'y parviendrons pas en dépensant autant d'argent. Le député d'Ontario aurait pu aller plus loin dans son raisonnement, s'il ne considère que la création d'emplois, il aurait pu faire ressortir les avantages du transport sur la côte par sac à dos. Cela permettrait de créer encore beaucoup plus d'emplois, dans la fabrication des chaussures et des sacs, que l'utilisation des camions. Toutefois, il n'est pas allé aussi loin.