

• (1630)

Je voudrais faire une brève digression pour parler d'une partie intéressante de l'étude au comité lorsque nous étions en déplacement. Une fois où nous passions la fin de semaine à Regina, des gens se sont arrangés pour que certains des membres du comité et de ses conseillers puissent visiter l'élevateur à céréales de Weyburn. C'est un bâtiment extraordinaire qui fait honneur aux nombreux agriculteurs qui l'ont demandé et qui l'ont fait construire il y a quelques années. Nous avons profité d'un moment où nous faisons relâche pour aller visiter l'élevateur. C'était un dimanche après-midi ensoleillé. Nous nous sommes arrêtés chez un céaliculteur au sud-ouest de la ville de Regina. Il se préparait à la récolte et il nous a dit qu'il ferait transporter ses propres céréales par camion sur une distance de plus de 100 milles jusqu'à l'élevateur de Weyburn et que c'est lui qui avait décidé de le faire. Il n'avait eu aucune difficulté à prendre cette décision parce qu'il trouvait que c'était avantageux pour lui de confier ses céréales à des entreprises de camionnage pour qu'elles les transportent à plus de 100 milles de sa ferme située à la périphérie de Regina, jusqu'à l'élevateur de Weyburn.

Quand nous sommes arrivés à l'élevateur, nous avons trouvé 50 wagons-trémies chargés et prêts à partir et 50 autres wagons qui avaient été mis en disponibilité le jour même de notre visite. Il y avait donc au total 100 wagons-trémies prêts à partir. Cependant, les céréales arrivaient bien entendu par camion. D'après l'agriculteur avec lequel nous avions bavardé à plus de 100 milles de là, ce qui rendait le système efficace, c'est qu'il pouvait payer le transport par camion sur une distance de 100 milles et rentrer dans ses frais grâce à l'argent qu'il recevait pour ses déchets et ses criblures. C'est une leçon dont nous avons tous profité. Je vois le président du comité faire signe que oui. A mon avis, c'est regrettable que tous les membres du comité n'aient pas eu l'occasion de constater par eux-mêmes ce que la combinaison d'un réseau de transport routier efficace et moderne et des services ferroviaires peut accomplir dans le domaine de la manutention et du transport des céréales.

Je voudrais dire très brièvement que je ne suis pas d'accord avec certains des arguments avancés par le Nouveau parti démocratique à propos de cet amendement pendant l'étude au comité. Selon le NPD, si nous créons un réseau moderne de routes commerciales et un système de transport routier efficace, cela endommagera les routes. Bien entendu, c'est ridicule. A une certaine époque, il y avait sans doute des camions chargés à ras bords de céréales qui voyageaient sur des routes non asphaltées et mal construites, mais ce n'est plus le cas. On ne peut certainement plus prétendre que le transport de nos céréales par camion endommagera nos routes. Nos routes sont maintenant bien construites et un tel argument est tout à fait ridicule.

Je voudrais décrire une autre situation dans une région plus près de la mienne sur la frontière entre l'Alberta et la Saskatchewan où l'industrie du camionnage joue un rôle particulièrement important. Je veux parler de l'embranchement qui en rejoint un autre qui relie les villes de Schuler et de Hilda, tout près de la frontière qui sépare la Saskatchewan et l'Alberta. De ces endroits-là aucune ligne de chemins de fer n'est reliée directement à la ligne principale vers Medicine Hat ou même vers Swift Current. Il faut faire un très grand détour. Il faut aller bien loin vers le nord pour rejoindre la ligne secondaire

Transport du grain de l'Ouest—Loi

qui relie Swift Current et Empress et qui se termine à la ligne principale du CP allant vers Bassano. Il faut faire un trajet de bien plus de 100 milles pour transporter les céréales de Schuler et de Hilda par chemin de fer jusqu'à Medicine Hat, qui n'est qu'à environ 40 milles. Dans une telle situation, il n'est que logique que les céréales soient transportées par camion par le secteur privé que ce soit l'agriculteur ou les meuneries de Medicine Hat.

Je voudrais décrire une autre situation pour la gouverne de la Chambre. La totalité de la région australe de l'Alberta et une bonne partie du sud-ouest de la Saskatchewan sont desservies par un seul réseau ferroviaire, le CP. Le CN n'a jamais fait construire de voies secondaires dans le sud de l'Alberta ou de la Saskatchewan. Il est vrai que, tout au début, on a sérieusement envisagé de construire des voies d'embranchement entre Medicine Hat et Swift Current, et qu'on en a même choisi l'emplacement, mais on n'a jamais donné suite à ce projet. De nos jours, nous disposons d'un réseau de voies secondaires que je qualifierais de satisfaisant, et d'un réseau de voies principales qui, bien sûr, appartiennent toutes au CP; à ces réseaux, s'ajoutent un excellent réseau de routes commerciales dans les deux provinces, ainsi qu'un bon système de transport routier qui permet aux agriculteurs d'assurer eux-mêmes le transport de leurs céréales.

Je vois que Votre Honneur, me fait signe de me presser. Je termine donc en rappelant simplement ceci: ce serait commettre une grave erreur et même régresser que d'interdire ou de décourager de quelque façon que ce soit le transport céréalier par camion.

M. Simon de Jong (Regina-Est): Monsieur le Président, je tiens également à participer au débat sur la motion n° 34, qui tend à supprimer l'article du projet de loi en vertu duquel l'administrateur peut conclure des accords pour le mouvement du grain par transport routier. C'est l'une des dispositions les plus affligeantes de la mesure à l'étude. Nous avons entendu aujourd'hui les députés du parti conservateur invoquer toutes sortes de raisons d'encourager les camionneurs et nous expliquer comment ces derniers peuvent aider les céraliculteurs. On a même avancé quelques arguments bien tournés en faveur du camionnage. Bien entendu, les députés de l'opposition officielle ont omis de parler des conséquences à long terme, des répercussions globales que le camionnage aura sur le réseau de transport du grain dans l'Ouest.

Il peut arriver à l'occasion que le camionnage serve directement les intérêts de certains particuliers à un moment donné. Cependant, l'amendement prévoit le camionnage sur une plus grande échelle. Il ouvre la porte à une concurrence accrue entre les camionneurs et les chemins de fer pour le transport du grain. Certains députés du parti conservateurs ne seront pas d'accord; mais il ressort des discours que nous avons entendus cet après-midi que la plupart des porte-parole conservateurs veulent mettre en place un système de concurrence, dans lequel les transports routiers livreront concurrence au transport ferroviaire. Je ne comprends pas cette idée. Il est inutile d'avoir deux routes parallèles pour relier un point à un autre en se livrant concurrence. Il est inutile de prévoir deux lignes de transmission électrique ou des compagnies d'électricité qui fonctionnent côte à côte, en se livrant concurrence, ou encore