

CHAMBRE DES COMMUNES

Le jeudi 13 octobre 1983

La séance est ouverte à 11 heures.

● (1105)

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LA LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

MESURE D'ÉTABLISSEMENT

La Chambre reprend l'étude, interrompue le mardi 11 octobre 1983, du projet de loi C-155, tendant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et à modifier certaines lois en conséquence, dont le comité permanent des transports a fait rapport avec des propositions d'amendement, ainsi que de la motion n° 34 de M. Benjamin.

Mlle Pauline Jewett (New Westminster-Coquitlam): Monsieur le Président, je me réjouis de débattre aujourd'hui la motion n° 34 qui prévoit, chacun le sait, la suppression du paragraphe 17(4) du projet de loi, selon lequel l'administrateur:

... peut conclure ... des accords pour le mouvement du grain par transport routier s'il les estime conformes aux intérêts des producteurs de grain.

J'interviens avec plaisir sur cette proposition d'amendement que mon parti a présentée, car si la Chambre en refuse l'adoption, cela aura des conséquences désastreuses dans les domaines économique, social et culturel. Outre la suppression généralisée des embranchements qui menace les agriculteurs, l'abandon des élévateurs que redoutent les syndicats de blé ainsi que les grosses immobilisations que nécessiterait l'aménagement d'élévateurs dans l'arrière-pays, il faut également songer aux perturbations sociales que provoquerait dans le pays tout entier le démantèlement de nos collectivités rurales et du coopératisme.

● (1110)

C'est pourquoi j'affirme que les dispositions du paragraphe 17(4) ne sont pas «conformes aux intérêts des producteurs de grain». Elles ne font qu'ouvrir la voie à la suppression des embranchements, bien que le gouvernement se soit formellement engagé à remettre ces derniers en état. S'il fallait confier aux transports routiers une proportion accrue du grain actuellement transporté par chemin de fer, dans bien des cas grâce aux embranchements, beaucoup de petites localités ne pourraient pas survivre, paralysées qu'elles seraient par l'abandon des lignes secondaires. Ce phénomène s'est trop souvent manifesté par le passé, ainsi qu'en ont témoigné bon nombre de mes collègues. Par ailleurs, les producteurs devront faire les frais des distances plus longues à parcourir et supporter ainsi des coûts de production beaucoup plus élevés, alors que les chemins de fer s'en tireront à meilleur compte.

La proposition du gouvernement englobe tout le système de production, de commercialisation et de transport du grain canadien. Tout d'abord, la décision de recourir au camionnage et, partant, de délaisser le transport ferroviaire est confiée au seul administrateur. Demandons-nous dans quelle mesure les décisions de ce dernier seront fondées sur des critères économiques très rigoureux et sur les données truquées que les chemins de fer ont coutume de faire valoir, plutôt que sur de sérieuses études à caractère socio-économique.

Mes collègues ont parlé également des conséquences de l'abandon de lignes secondaires pour les petites entreprises et les collectivités rurales. En plus de l'impact économique, il faut tenir compte des conséquences sociales dans les florissants petits villages d'agriculteurs reliés par les chemins de fer et les coopératives de blé. Ils constituent un patrimoine que nous ont légué nos ancêtres, et une part importante de la future mosaïque que nous serions malavisés de détruire à seule fin d'aider les sociétés ferroviaires à faire plus de profits en réduisant leurs services.

D'ailleurs, c'est à se demander si l'administrateur, avant de décider de recourir au camionnage, tiendra compte des très lourdes charges financières qu'une telle décision imposera aux municipalités et aux provinces. Bien sûr, l'État fédéral entretient les chemins de fer, mais les municipalités et les provinces payent pour la voirie. Si nous adoptons la proposition du gouvernement, les frais d'entretien vont grimper, puisque les lourds et volumineux produits agricoles en cause seront transportés dans de gros camions. Le gouvernement est-il disposé à entretenir les routes qui seront endommagées par la circulation accrue qu'entraînera sa politique? Non, évidemment. Les contribuables des provinces concernées seront désormais forcés de payer pour le transport des grains par camion, d'où une charge fiscale additionnelle pour les producteurs. Je soutiens que ce ne serait pas conforme «aux intérêts des producteurs de grain».

Rien dans cette mesure ne résout le problème. Les transferts de coûts prévus dans cet article ne réduiront pas le coût global du système. C'est tout simplement une façon différente de transférer les coûts au lieu de les réduire.

Surtout pour ces raisons-là, et pour beaucoup d'autres données par mes collègues au cours du débat sur notre motion, j'exhorte tous les députés à adopter la motion n° 34.

M. Bob Ogle (Saskatoon-Est): Monsieur le Président, je suis heureux de me joindre à mes collègues ce matin pour appuyer la motion n° 34 présentée par mon ami, le député de Regina-Ouest (M. Benjamin), car elle nous permettra de faire face à une réalité sociale très importante qui pourrait marquer profondément la province où j'habite. Depuis mon enfance, le transport a toujours été le pivot de l'activité économique en Saskatchewan, et la situation ne changera pas à l'avenir, j'en suis certain. Les distances à parcourir en Saskatchewan sont très longues, au point que nos ancêtres ne s'y seraient pas établis sans être assurés d'avoir un système de transport adéquat.