

*Transport du grain de l'Ouest—Loi*

couple pourrait aujourd'hui réussir seul, le mari en train de faire fonctionner la moissonneuse-batteuse et la femme qui conduirait le camion, à faire la récolte alors qu'il fallait de 15 à 20 hommes pour y arriver il y a à peine 50 ans. La plupart des exploitations agricoles ont leur propre atelier de réparation. Elles conservent en stock une certaine quantité de pièces comme les roulements à bille, les courroies, les écrous et d'autres pièces courantes. Les agriculteurs peuvent se passer des petites villes avoisinantes où ils allaient jadis acheter une demi-douzaine d'écrous. Aujourd'hui, ils les achètent par milliers, souvent directement au fournisseur. Ils ont leur propre machine à souder, des chalumeaux et des presses hydrauliques pour remplacer les coussinets, enlever les engrenages et ainsi de suite.

Voyons maintenant quelles conséquences aurait une augmentation des tarifs. On peut difficilement dire qu'une augmentation de ce genre soit un coup de massue pour eux comme le gouvernement conservateur de la Saskatchewan l'a prétendu, car le tarif ne sera même pas le double en 1985. Même s'il va être 5.5 fois plus élevé que le montant que représente le tarif du Corbeau en 1991, il faut aussi considérer qu'on transportera 41 millions de tonnes de grain. Et même là, ce tarif va absorber environ 60 p. 100 du coût réel du transport par rail et représentera environ 8 p. 100 du prix du grain prévu pour 1991.

Les agriculteurs de l'Ouest ou de l'Ontario n'aiment guère, bien sûr, que leurs frais d'exploitation augmentent, mais l'augmentation du tarif qui a été proposée pour 1985-1986 ne représente qu'une proportion négligeable des frais généraux pour une exploitation type de la Saskatchewan dont la superficie est de 1,200 acres, dont 700 sont réservés à la culture du blé. Les recettes globales s'élèveraient à environ \$81,200 en supposant que l'agriculteur récolte 29 boisseaux l'acre qu'il vend \$4 le boisseau sur place. Le coût de la production serait d'environ \$60,000.

Or, si nous conservons le tarif du Corbeau, les frais de transport seraient de \$2,842. Avec les coûts de production, les frais d'exploitation s'élèveraient en tout à \$62,482. En pourcentage, les frais de transport représenteraient 4.5 p. 100 des frais d'exploitation en général. Si on se sert du même exemple, on constate que cette proposition passe à 9 p. 100 en 1985-1986 en supposant que le prix du grain n'ait pas bougé depuis 1983. On ne peut donc pas parler de coup de massue pour les agriculteurs comme certaines personnes ont prétendu. Une hausse de quelque \$2,800 peut sembler exagérée, mais elle ne représente pas tellement quand on sait qu'un tracteur aujourd'hui coûte \$80,000—et pas les gros tracteurs modernes, mais les gros de naguère—et une moissonneuse-batteuse, \$100,000 et plus.

● (1450)

Avant 1949, environ 1 p. 100 des agriculteurs de la Saskatchewan avaient l'électricité. A la fin de 1956, environ 47 p. 100 des agriculteurs, soit 40,000 exploitations agricoles, étaient desservis par le réseau électrique. Aujourd'hui, pratiquement tous les agriculteurs des Prairies ont l'électricité. La Commission Hall écrivait en 1977 dans son rapport que:

L'électrification rurale a indéniablement eu une incidence sociale des plus positives sur la vie des campagnes... Vu qu'il était possible désormais de conserver plus longtemps le pain, les légumes et les fruits frais, les gens ont acheté ces denrées en plus grandes quantités, auprès de fournisseurs plus éloignés, ce qui a amené la fermeture des boulangeries et des épiceries locales.

L'apparition de supermarchés et des chaînes de magasins ont entraîné une transformation encore plus spectaculaire des habitudes d'achat des agriculteurs de l'Ouest mais aussi du pays tout entier. Nous observons le même phénomène dans les circonscriptions rurales de l'Ontario. On a dit que la modification du tarif du Nid-de-Corbeau aurait pour effet de détruire la trame sociale des exploitations agricoles et des localités des Prairies; je me permettrai de faire consigner au compte rendu les passages suivants du rapport de la Commission Hall qui prouvent le contraire:

A mesure qu'augmentait le coût de la main-d'œuvre agricole (...) les exploitants agricoles ont vite adopté de meilleures techniques de production... Ce remplacement de la main-d'œuvre par le capital, sous forme de technologie, a eu de grandes répercussions sociales dans les campagnes de l'ouest du Canada. Elles se sont manifestées par une diminution de la population rurale et du nombre de centres communautaires de service.  
... il semble qu'on ait tendance à mettre à égalité l'importance qu'avaient les chemins de fer il y a 30 ou 50 ans et le rôle qu'ils jouent aujourd'hui.

Je n'ai pu m'empêcher de remarquer que le tarif de transport par camion-remorque ou train routier en Ontario entre Chatham, Ontario, et Toronto est inférieur au tarif équivalent par rail. Le camion peut prendre son chargement au silo de l'exploitation agricole sans avoir à aller à l'élevateur local et à recharger. Cela supprime toute une phase de manutention. Ce sont les chemins de fer qui ont dû s'adapter à ces changements afin de demeurer efficaces. Je cite encore d'autres passages:

Même les articles d'usage agricole comme les fertilisants, le combustible, les produits chimiques et les machines, sont de plus en plus souvent transportés par camion à partir des points de distribution régionaux.

Ce sont les gens et l'esprit qui les anime qui assurent cette viabilité sociale, non les chemins de fer ou les éleveurs à grain.

Cependant, la Commission n'a trouvé aucune étude indiquant que la survie d'une communauté déjà en déclin serait assurée grâce au maintien du réseau ferroviaire.

Je me reporte encore une fois à ma circonscription. Nous y avons été témoins de la fermeture de lignes secondaires parce qu'elles ne pouvaient soutenir la concurrence du transport par camion qui prend livraison d'un produit à l'exploitation agricole ou à l'usine pour ensuite l'apporter à son point de déchargement ou de destination.

Depuis 1950, l'existence de routes très améliorées (...) permet au consommateur de se rendre plus loin pour se procurer des biens et des services.

La construction de grandes routes modernes qui contournent les petites villes, l'aménagement de centres médicaux régionaux et une foule d'autres innovations ont contribué à supprimer peu à peu de petites localités qui avaient leur identité et leur configuration sociale propres. Ces changements se sont produits et continueront de se produire avec ou sans la présence du chemin de fer.

Je dois ajouter que nous perdons quelque chose de cette qualité de la vie dans les régions rurales du Canada, mais nous ne pouvons arrêter le progrès. Notre population exige des installations toujours plus modernes qui s'accompagnent de meilleurs services.

Si quelques centres offrant un plus grand nombre de services se sont constitués, c'est tout simplement parce que plusieurs petits centres ont régressé, voire complètement disparu. Cette évolution ne fait pas partie d'un plan d'aménagement, mais résulte de ce qu'un grand nombre de personnes ont décidé elles-mêmes de l'endroit où elles voulaient faire leurs achats, traiter leurs affaires et s'adonner à la vie sociale.

Dans de nombreux cas, c'est à cause de la grande variété de choix que leur offrent les grands centres. Dans bien des villes et des villages de ma circonscription, le centre s'est vidé parce que des chaînes de magasins ont créé des centres d'achat à la périphérie. Cela est arrivé dans tout le Canada.

Depuis les années 1930, les choses ont bien changé dans les Prairies, tout comme dans le reste du Canada d'ailleurs. On a