

Si les chemins de fer prétendent avoir des raisons de faire assumer ce coût par les agriculteurs, qu'ils nous les donnent. Ils ne l'ont pas fait, et n'ont même pas essayé de le faire. Le ministre des Transports (M. Axworthy), qui a défendu le projet de loi sur le Nid-de-Corbeau, n'a pas essayé non plus de donner une estimation de ce coût ou de soumettre certains chiffres à l'examen du public.

Ce coût va avoir d'importantes répercussions sur les agriculteurs, comme le prouve ce qui s'est passé dans les environs d'Arelee, où les céréaliers qui ont expérimenté ce système ont vu doubler leurs paiements au titre du transport. Et encore, on ne tient pas compte du coût d'entretien des routes prélevé par la province et la municipalité. Outre les 13.8c. le boisseau pour expédier, le grain jusqu'à Thunder Bay, conformément au tarif du Nid-de-Corbeau, ils ont dû payer également 13.6c. le boisseau pour le transport par route. Auparavant, ils avaient à peine deux milles à parcourir pour relier l'élévateur situé sur l'embranchement nord-est. Une fois l'embranchement supprimé, certains autres élévateurs se sont révélés trop petits ou déjà pleins et les céréaliers ont dû expédier leurs produits sur des distances variables, ce qui a coûté à bon nombre d'entre eux presque aussi cher que pour les expédier par voie ferrée depuis cet important point central jusqu'à la tête des Lacs. Autrement dit, en fermant l'embranchement, la compagnie ferroviaire a fait doubler le prix que doit payer le céréalier pour expédier son grain. Cela s'ajoute à un autre coût indirect que ces agriculteurs doivent assumer, en tant que contribuables de la Saskatchewan, pour l'entretien des routes. Les chemins de fer préfèrent ne pas payer l'entretien des voies ferrées. C'est pourquoi, en empruntant des voies détournées, les compagnies ferroviaires font assumer un coût équivalent aux céréaliers qu'elles sont censées servir. Si l'on a créé le chemin de fer et qu'on lui a accordé des subventions énormes, c'est principalement dans le but de transporter le grain et d'autres marchandises aussi nécessaires.

Il importe que la Chambre appuie à l'unanimité la motion n° 35. Elle ne défavorise nullement les agriculteurs lorsque la ligne qui les desservait a été désaffectée. Elle ne les empêche nullement d'avoir recours à des services de camionnage satisfaisants. Cette motion a été très minutieusement rédigée de façon à imposer une seule restriction, à savoir que les services de camionnage offerts, peut-être par la compagnie ferroviaire elle-même, ne doivent pas contribuer à l'abandon du réseau actuel de lignes secondaires.

Je vous vois me faire signe que mon temps de parole est écoulé, monsieur le Président. J'espère que nos amis qui se trouvent à l'extrême droite et qui ont déjà pris la défense des céréaliers interviendront à nouveau.

LA MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

Le président suppléant (M. Blaker): A l'ordre. Avant de donner la parole au député suivant, je voudrais parler du débat d'ajournement.

En conformité de l'article 45 du Règlement, je dois informer la Chambre des questions qui seront soulevées au moment de l'ajournement: le député de Dartmouth-Halifax-Est (M. Forrestall)—Le transport maritime—La surveillance de l'entente de la CNUCED—Les répercussions au Canada. *b)* On

Transport du grain de l'Ouest—Loi

demande la publication des études; le député de Red Deer (M. Towers)—La défense nationale—L'accident mortel à Lac-la-Biche—La création d'une commission d'enquête. *b)* La vétusté du matériel; et le député de Cowichan-Malahat-Les Îles (M. Manly)—L'emploi—On demande un programme de création d'emplois dans le secteur forestier.

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 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° 35 de M. Benjamin.

M. Maurice A. Dionne (Northumberland-Miramichi): Monsieur le Président, je n'avais pas l'intention de participer au débat sur cette motion, mais ayant passé la majeure partie de la journée à écouter surtout des députés néo-démocrates parler en faveur de la motion, je me sens obligé de préciser certains faits.

Premièrement, la proposition d'amendement du député de Regina-Ouest (M. Benjamin) a trait à l'article 17(4) que voici:

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

Ce paragraphe n'aurait d'effet que dans le cas des embranchements qui ont déjà été abandonnés sur l'ordre de la Commission canadienne des transports. Il ne figurait pas dans la version originale du projet de loi dont le comité a été saisi. C'est un amendement que le député de Végréville (M. Mazankowski) a proposé et que les membres du comité ont accepté, pour la bonne raison que, selon eux, il améliore le projet de loi C-155. Je ne me suis pas prononcé sur l'amendement, mais j'étais d'accord. A mon avis, c'est un amendement raisonnable qui nous donnera plus de latitude dans le transport des grains et nous permettra d'utiliser à meilleur escient d'autres modes de transport.

Toute la journée, j'ai entendu de sombres prédictions sur la disparition des embranchements dans l'ouest du Canada. En réalité, ce n'est qu'une manœuvre du NPD pour brouiller les pistes et poursuivre son obstruction systématique de cette mesure. Rien d'étonnant à cela puisque les députés du NPD ont admis dès le début qu'ils auraient recours à toutes les tactiques dilatoires possibles pour bloquer l'adoption du projet de loi.

• (1640)

Cet amendement, qui a été défait au comité, aurait pour effet de permettre à l'agriculteur et aux producteurs de conclure des accords avec les transporteurs routiers, pour le transport du grain quand ils y trouvent leur intérêt. Il est tout à fait