

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Je voudrais aussi en profiter pour insister sur le fait que «quand c'est petit c'est mieux». Nous avons de petites localités à protéger. C'est parfois une bonne chose de ne pas vouloir trop s'agrandir. Je pense que nous devrions respecter les petites localités davantage.

Les coûts sociaux sont impossibles à évaluer financièrement. Cela entraîne des coûts sociaux lorsque des localités sont bouleversées, que des villes entières disparaissent, que des gens sont obligés d'aller s'installer ailleurs et que le niveau des services baisse à mesure que ceux qui ont des services à offrir vont s'installer dans des villes plus grosses où ils espèrent avoir plus de clients. Ces coûts sociaux n'ont pas été évalués, mais viennent s'ajouter à cela des coûts économiques qui peuvent être calculés de façon plus directe. Lorsqu'une localité doit cesser d'exister des familles entières doivent déménager, des écoles doivent être installées ailleurs, des églises doivent fermer et rouvrir ailleurs. Les diverses associations bénévoles qui sont à la base de la vie communautaire rurale sont en même temps bouleversées.

● (1200)

Les Canadiens tiennent à ce mode de vie et nous voulons le protéger. Nous devons examiner les conséquences sociales de la politique à l'étude. J'exhorte fortement les députés à appuyer cet amendement très raisonnable puisqu'il permettra de mieux protéger la vie de nos collectivités, notre écologie et nos ressources non renouvelables. C'est un amendement tout à fait raisonnable et je demande aux députés de l'appuyer.

M. Gordon Taylor (Bow River): Après avoir écouté ce matin cinq députés néo-démocrates, monsieur le Président, j'aimerais aborder à mon tour l'article 17(4) du projet de loi. Ces cinq députés en ont parlé d'une façon très générale ou ils ont parlé de tout autre chose, mais ils n'ont pas vraiment traité du paragraphe (4). Je tiens quant à moi à leur expliquer pourquoi le paragraphe (4) a été inséré dans le projet de loi, pourquoi je l'appuie, et en quoi il avantage les producteurs et l'ensemble des Canadiens.

D'abord, l'honorable représentante de New Westminster-Coquitlam (M^{lle} Jewett) a dit que ce paragraphe va saper les structures sociales. Quand survient un ébouli qui bloque la voie ferrée, monsieur le Président, on éprouve parfois bien du mal à se procurer les machines nécessaires, ce qui fait que la circulation peut demeurer paralysée pendant plusieurs jours. Pendant ce temps, les élévateurs sont pleins à capacité, et les agriculteurs doivent de toute nécessité acheminer leurs grains vers les marchés, sans quoi ils ne reçoivent pas d'argent. Devraient-ils rester là à attendre en se tournant les pouces, comme le proposent les députés néo-démocrates, jusqu'à ce que la voie soit dégagée? Non, monsieur le Président. L'administrateur va prendre des dispositions pour que des camions acheminent leurs grains.

Le député de Cowichan-Malahat-Les Îles (M. Manly) a prétendu que ce paragraphe du projet de loi n'avantage pas les agriculteurs. Je trouve qu'au contraire il les avantage. Les députés néo-démocrates qui se voudraient sociologues feraient bien de demeurer à la Chambre et d'écouter, car si nous faisons comme le voudrait le NPD, nous mettrions en péril les entreprises des agriculteurs des Prairies et les ruinerions à plus ou moins brève échéance. Ces agriculteurs tiennent absolument à faire acheminer leurs grains vers les marchés, et tous les députés, qu'ils viennent de Toronto ou d'ailleurs, devraient

savoir cela. Il faut transporter les grains vers les marchés, et si les sociétés ferroviaires sont incapables de le faire, il faut trouver d'autres moyens. Cela tombe sous le sens.

Les sociétés ferroviaires acheminent parfois tellement de colza, de charbon ou d'autre chose qu'elles sont tout à fait débordées. Parfois les wagons ne peuvent pas entrer en gare. Les députés de la Colombie-Britannique qui prennent place à ma gauche sont très mal informés. J'ai déjà vu une cinquantaine de camions de ferme faire la queue en attendant que les élévateurs se dégagent ou qu'un train s'arrête. Dans un cas comme celui-là, l'administrateur devrait manifestement avoir le droit de s'arranger pour que des camions acheminent le blé vers l'élévateur voisin qui n'est pas bloqué. Ainsi, le blé parviendrait aux marchés et les agriculteurs recevraient leur argent.

Le NPD prétend que cela va saper la structure sociale, mais ce qu'il préconise va précisément saper la structure sociale des Prairies. Et il parle de subventionner le camionnage. Le projet de loi ne dit rien à ce propos. Les camionneurs ne veulent pas de subventions; ils veulent transporter les grains à un prix raisonnable. Ce paragraphe ne permettra sûrement pas de subventionner les camionneurs. Comment le NPD a-t-il pu imaginer tout cela? Où est-il donc allé chercher tout cela? Sûrement pas dans le projet de loi.

Quand quelqu'un se trompe du tout au tout, on dit dans l'Ouest qu'il «se goure». Tous les députés néo-démocrates qui ont parlé ce matin se sont gourés. Ce n'est sûrement pas du bon projet de loi dont ils ont parlé, car bien loin de nuire aux agriculteurs, ce projet de loi vise à les aider.

En hiver, j'ai parfois vu des voies ferrées tellement bloquées par des chutes de neige qu'une locomotive ordinaire ou une locomotive-chasse-neige n'arrive pas à passer. Quand les locomotives-chasse-neige s'occupent à dégager les lignes principales, elles ne peuvent s'occuper des lignes secondaires. Mais quelle est la situation sur les grand-routes? Dès le lendemain matin, les charrues sont là et dégagent les routes. Les voies ferrées sont parfois bloquées toute une semaine durant, et les députés de la Colombie-Britannique devraient se bien mettre cela dans la tête. Les trains n'arrivent pas à circuler. Que faire alors? Simplement parce qu'ils n'arrivent pas à vendre leurs grains, les agriculteurs vont-ils devoir attendre, sans pouvoir donner d'argent à leur femme, ou encore à leurs enfants pour s'acheter de quoi déjeuner à l'école? L'administrateur va s'arranger pour louer des camions et leur faire acheminer les grains dès que les routes seront dégagées. Voilà qui va avantager les agriculteurs, tout en permettant aux camionneurs de gagner de l'argent. Il n'est pas question de les subventionner.

Le député de Skeena (M. Fulton) a parlé des conséquences globales de ce paragraphe. Allez parler des effets globaux à l'agriculteur qui trime dans ses champs et qui aurait besoin d'argent et il va vous envoyer paître. Il ne va pas vous dire que «vous vous gourez»; il va employer un mot plus percutant.

Comme on ne peut nationaliser les camionneurs, les effets globaux sont donc contraires aux principes du CCF ou du NPD. Ce sont des gens indépendants. Ils ne demandent qu'à travailler pour gagner leur vie et ils veulent bien qu'on les paie, pas qu'on les subventionne. Le NPD devrait le savoir. Il n'est pas difficile de nationaliser une société ferroviaire. Nous l'avons fait dans le cas du CN et le NPD voudrait qu'on fasse