

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Qui y perdra, monsieur le Président? La collectivité elle-même. La survie même de la plupart des localités des Prairies dépend de ces embranchements, mais quand les sociétés ferroviaires peuvent soutenir que le service n'est plus rentable, ce n'est plus qu'une question de temps avant que la CTC les autorise à l'abandonner. Lorsque cela arrive, l'élévateur régional devient inutile et quelques emplois disparaissent avec lui. Le grain n'arrive plus jusqu'aux élévateurs. Le marchand de matériel agricole, l'épicerie et les cafés de l'endroit voient, à leur tour, leur clientèle disparaître. Une fois le mouvement amorcé, il n'est guère possible de l'arrêter. Néanmoins, les choses ne s'arrêtent pas là. Il est évident que si la circulation des poids lourds s'intensifie sur une route, cela fait augmenter les frais d'entretien de cette route. Qui va payer? Pas les chemins de fer. Pas le gouvernement fédéral. Ce sont les municipalités rurales et les provinces qui doivent payer la note.

Monsieur le Président, j'ai fait tout ce que je pouvais pour aider les gens de la région de Fisher Branch, Broad Valley, dans ma circonscription, à conserver la ligne secondaire du CN reliant Grosse Isle à Fisher Branch. Les audiences ont eu lieu en octobre dernier. Le 17 mars dernier, la Commission canadienne des transports a autorisé le CN à abandonner la ligne. Nous avons fait appel au comité de révision de la CCT, mais le 22 août dernier, nous avons appris que ce dernier avait également pris une décision en faveur du CN. Il ne nous reste plus qu'un dernier recours pour éviter cet abandon; nous avons fait appel de cette décision au Conseil privé.

Les frais de construction et d'entretien des routes qui devront être assumés par la province et les municipalités rurales constituaient une des questions importantes dont nous avons discuté avec la CCT. Le Manitoba estimait que l'abandon d'une ligne secondaire augmenterait de 8 millions les frais de la province uniquement à cause de l'accroissement de la circulation routière. Huit millions de dollars pour une seule ligne secondaire, monsieur le Président.

Dans l'État de l'Iowa, le grain était autrefois expédié surtout par chemin de fer, comme c'est toujours le cas dans nos provinces des Prairies. Mais les compagnies de chemin de fer ont commencé à abandonner les lignes secondaires de l'Iowa et le transport du grain s'est fait par camion. L'Iowa s'est alors aperçu que ses routes s'abîmaient deux ou trois fois plus vite qu'il n'avait les moyens de les réparer. Qu'a-t-il fait? A-t-il favorisé l'abandon d'autres lignes secondaires? Non, au contraire. Il a décidé d'instaurer un programme pour subventionner les lignes secondaires existantes de façon à ce que le grain soit transporté au maximum par chemin de fer. Il a constaté que cela revenait moins cher que les frais d'entretien et de réfection des routes. L'Iowa a appris sa leçon, monsieur le Président, et il avertit les autres États de ne pas permettre l'abandon des lignes secondaires et le transport du grain par camion plutôt que par chemin de fer.

Les syndicats du blé des Prairies sont les autres grands perdants dans toute cette affaire, monsieur le Président. Propriété des agriculteurs, les syndicats eux-mêmes sont propriétaires de presque tout le réseau d'élévateur ruraux. Une fois les embranchements abandonnés et les livraisons de grain centralisées dans d'immenses élévateurs terminus intérieurs, les syndicats

perdront les capitaux investis dans les élévateurs ruraux. Ils ne feront guère de profits s'ils décident de les vendre ou même de les mettre au rancart. D'autre part, ils seront forcés de dépenser des sommes considérables pour construire leurs élévateurs intérieurs s'ils espèrent continuer à concurrencer les sociétés céréalères des Prairies.

Monsieur le Président, je termine en disant que, sans cet amendement, la mesure à l'étude nous encouragera fortement à abandonner les lignes secondaires, d'où la détérioration de notre réseau de livraison du grain. Les chemins de fer constituent le moyen le plus efficace de transporter de lourdes marchandises en vrac comme le grain. Sans cet amendement, le projet de loi entraînera sûrement l'abandon accéléré d'embranchements et la consolidation des élévateurs. Au lieu de nous faire épargner de l'argent ou de nous garantir un réseau de livraison plus efficace, il risque fort de faire augmenter le coût du transport du grain des champs aux ports. Les perdants seraient les producteurs, monsieur le Président.

M. Bert Hargrave (Medicine Hat): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre part au débat sur cette motion concernant le camionnage. Je le suis d'autant plus que je partage l'avis des trois orateurs du parti conservateur qui m'ont précédé, les députés de Provencher (M. Epp), de Lisgar (M. Murta) et de Red Deer (M. Towers). Ces trois personnes connaissent fort bien l'importance de transporter le grain par camion dans les Prairies. Ils savent bel et bien dans quelle mesure le camionnage rend service aux éleveurs et au secteur de l'alimentation du bétail. Ce dernier secteur a une importance énorme dans l'ouest du Canada. On l'a trop oublié dans cette mesure législative.

Je m'oppose absolument à la motion n° 34 inscrite au nom du député de Regina-Ouest (M. Benjamin). Malgré tout le respect que j'ai pour lui en raison de sa ténacité et des grands services qu'il a rendus au comité, surtout lors de nos déplacements, je dirai qu'il se fourvoie en proposant cet amendement. Je m'excuse de le dire de façon aussi brutale, mais il fait fausse route. Cet amendement aurait malheureusement pour effet d'annuler les dispositions de la motion conservatrice que nous avons fait adopter au comité, je dis bien «nous», selon laquelle l'administrateur pourra conclure des accords pour le transport du grain par camion s'il les estime conformes aux intérêts supérieurs des producteurs de grain. C'est plein de bon sens. Le projet de loi se trouve amélioré de beaucoup grâce à cette disposition. Ce serait absurde de la retirer maintenant.

Le projet de loi vise à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest. Tel est son objectif, et notre amendement va droit au but. Nous nous sommes bornés à prévoir l'éventualité du transport par camion, si les producteurs de grain devaient y trouver leur avantage. C'était permettre de recourir à un mode de transport du grain tout à fait naturel et des plus efficaces, surtout pour de courts trajets. C'est là, assurément, qu'on peut voir les avantages du camionnage. J'ajouterai bien franchement qu'en faisant appel aux camionneurs, on incite l'entreprise privée à fonctionner efficacement.