

Transport du grain de l'Ouest—Loi

M. Dan Heap (Spadina): Monsieur le Président, je prends la parole pour appuyer la motion n° 35 qui propose un amendement susceptible de garantir aux agriculteurs actuellement usagers des embranchements que ces derniers ne seront pas abandonnés inutilement. L'amendement précise ceci:

... mais de tels accords ne peuvent être conclus pour le mouvement du grain par transport routier à partir d'un point d'expédition situé sur une ligne ferroviaire qui n'a pas été désaffectée par une ordonnance de la Commission canadienne des transports.

Il s'agit d'un amendement très utile qui, je l'ai remarqué, a suscité des commentaires positifs de la part de certains conservateurs. Nous ne l'avons pas observé aujourd'hui mais, je le répète, ils sont très souples. Il y a deux jours, par exemple, le député de Kindersley-Lloydminster (M. McKnight) a parlé de la situation concernant l'embranchement de Kelfield et a fait remarquer que ses habitants préféreraient le conserver. J'ai l'impression que la plupart des agriculteurs des Prairies préfèrent les embranchements et qu'ils veulent les maintenir en service. Évidemment, si cela se révèle impossible, les agriculteurs voudront bénéficier du transport routier sur longues distances, et personne n'est contre cette possibilité.

Cette motion apporte précisément la réponse à ces deux situations. Elle prévoit que le transport routier sur de longues distances ne doit pas servir à saper ou même à ruiner la rentabilité d'une ligne d'embranchement, mais elle permet également l'adoption d'une solution de rechange au cas où la ligne d'embranchement en viendrait à être désaffectée, ce qui, je l'espère, ne se ferait pas sans d'excellentes raisons. Ce point n'a pas été abordé cet après-midi, et j'espère que le député de Kindersley-Lloydminster et certains de ses collègues en traiteront sans détour.

Le problème du projet de loi dans sa formation actuelle, donc sans l'amendement proposé, c'est qu'il permettrait aux compagnies ferroviaires de se faire concurrence à elles-mêmes. Elles possèderaient les compagnies de camionnage qui feraient concurrence à leurs propres lignes ferroviaires. On nous a dit, et c'est peut-être vrai, que les petites entreprises de camionnage participeraient à part entière à ce réseau de transport, mais il n'en demeure pas moins que les compagnies de chemins de fer n'hésitent pas à racheter les petites entreprises de camionnage ou à les acculer à la faillite. Il est indéniable que ces petites entreprises n'ont pas toutes été ainsi avalées, mais c'est peut-être ce qui se produira si les compagnies ferroviaires réussissent à encourager la Chambre à adopter ce projet de loi sans les modifications proposées. Cette tendance au rachat des petites entreprises de camionnage est flagrante dans beaucoup de régions du pays. En fait, il n'est pas nécessaire de vivre en Saskatchewan pour savoir qu'en permettant aux compagnies ferroviaires de dominer l'industrie du camionnage, on cause des torts irréparables aux lignes d'embranchement et aux petites localités qu'elles desservent. Nous en avons certes vu un exemple en Ontario, où les lignes d'embranchement sont désaffectées et où des entreprises de camionnage financées par les sociétés ferroviaires livrent une prétendue concurrence au train. Les grandes entreprises comme le Canadien Pacifique peuvent truquer leur comptabilité de manière à exagérer le

coût du transport ferroviaire pour donner l'impression qu'il est inefficace et qu'il doit être abandonné. Quand cela se produira, la compagnie de camionnage appartenant à la société ferroviaire se retrouvera avec un monopole provoqué délibérément. Voilà ce que nous voulons éviter aux agriculteurs de la Saskatchewan.

Il est regrettable que le gouvernement n'ait fait aucune étude afin de comparer le coût total du transport du grain par rail et par camion. Cependant, l'État d'Iowa a effectué une étude sur un cas comparable. Je crois qu'avant de prendre des mesures semblables en Saskatchewan, au Manitoba et en Alberta, il y aurait lieu de faire une étude comme celle de l'Iowa. Il s'agit de comparer les avantages pour les usagers, les sociétés ferroviaires et le public du transport du grain par rail et par la route en fonction de leurs coûts respectifs. Ce sont là les frais directs des producteurs. Nous devons en tenir compte, bien entendu, mais ce ne sont pas leurs seuls frais. Le transport routier pourrait leur coûter davantage. L'État d'Iowa a voulu chiffrer ces dépenses au moyen de l'étude en question. A titre de citoyens et de contribuables au niveau municipal et provincial, les producteurs participent à l'entretien des routes sur lesquelles roulent ces camions. Il est possible d'évaluer assez objectivement ces dépenses, qui peuvent sans doute différer d'un endroit à l'autre. Les conditions climatiques ne sont probablement pas les mêmes au Canada qu'en Iowa, mais les données ne devraient pas différer tellement. Pour l'étude de l'Iowa, on a estimé le volume de grain transporté par chemin de fer pour le convertir en nombre de chargements de camion. On a aussi estimé ce qu'il en coûterait pour l'entretien supplémentaire des routes en raison du transport des marchandises par camion. Il ne s'agit plus de ce que les agriculteurs versent aux entreprises de camionnage. Ce sont plutôt les frais supplémentaires que les agriculteurs aussi bien que les autres citoyens paient à l'État pour entretenir les routes, à vrai dire, pour subventionner les sociétés de camionnage. Il ne s'agit pas non plus des subventions directes à ces sociétés ou qui peuvent être consenties aux producteurs en vue d'acquitter leurs frais de camionnage, subventions bien réelles et officielles. Les défenseurs du projet de loi ne tiennent pas compte des subventions cachées. Mais il faut en parler avant d'obliger les agriculteurs à en faire les frais. Les subventions cachées sont celles qui servent à entretenir les routes qui se détériorent sous le passage de ces poids lourds. Les entreprises de camionnage n'y contribuent pas grand-chose. D'après les études faites notamment en Ontario et en Iowa, elles paient moins pour circuler sur les routes que la valeur des dommages qu'elles causent.

• (1630)

Par conséquent, si nous adoptons le projet de loi sans l'amendement que propose la motion n° 35, les chemins de fer pourront se décharger d'une partie de leurs dépenses sur les producteurs locaux, sur les municipalités dont font partie les producteurs, de même que sur les gouvernements provinciaux auxquels les producteurs versent aussi des impôts. Pour la plupart, les actionnaires des chemins de fer seront saufs.