

voies navigables des Grands lacs au sujet de l'augmentation de frais que subit le producteur de l'Ouest.

Nous devons envisager des moyens d'accroître le rendement. De 1977 à 1980, les droits de péage et d'éclusage de la Voie maritime du Saint-Laurent ont augmenté de 100 p. 100, 28 p. 100 pour les deux dernières années seulement, malgré les directives en vigueur concernant les 6 et 5 p. 100. Ce sont des frais directs pour le producteur. Bien que cela touche le grain acheminé par la tête des lacs, il n'en demeure pas moins que grâce au système de mise en commun, le prix que touche le céréaliculteur est moins élevé. Nous pouvons, et à mon avis nous l'avons fait, formuler des propositions constructives à l'égard de ce projet de loi désolant pour prouver que nous nous efforçons au moins d'améliorer autant que possible une mesure bien mal conçue et regrettable.

Je vois que mon temps de parole est écoulé, monsieur le Président, mais je tenais à bien expliquer ce qui se passe dans l'ouest du Canada au nom des habitants de ma région.

M. Lyle S. Kristiansen (Kootenay-Ouest): Monsieur le Président, je voudrais commencer mes observations sur la motion n° 34 inscrite au nom du député de Regina-Ouest (M. Benjamin), qui est le critique des transports du NPD, en répondant à la question posée par le député de Saskatoon-Ouest (M. Hnatyshyn), qui vient de terminer son discours. Il a dit qu'il ne comprenait pas très bien l'objectif de l'amendement à l'étude, même après avoir écouté nos explications attentivement. L'objectif de cet amendement est pourtant bien évident. Le NPD veut obtenir le meilleur service possible le moins cher possible et c'est le transport par le chemin de fer et non par la route qui peuvent nous le fournir.

Voilà pourquoi nous avons présenté cet amendement et il me semble que si le député avait écouté avec autant d'attention qu'il l'a laissé entendre, il s'en serait rendu compte immédiatement, même s'il est conservateur. Le député de Saskatoon-Ouest a cité certains faits très exacts, mais comme il est conservateur, il en a tiré, comme d'habitude des conclusions erronées. A en juger d'après le fond sinon la forme de ses observations, du moins celles qu'il a faites avant la pause à propos de la situation dans la localité d'Arelee, en Saskatchewan, il semble avoir puisé ses renseignements de base dans une récente série de quatre articles rédigés par un certain John Gallagher et publiés dans le *Star-Phoenix* de Saskatoon. Je félicite le député de ses sources. Après tout, M. Gallagher est l'un des chercheurs adjoints du député de Regina-Ouest (M. Benjamin), lui-même critique des transports de notre parti et notre principal porte-parole sur toutes les questions qui ont trait au tarif du Corbeau. M. Gallagher est aussi l'auteur de *To Kill the Crow*, l'une des meilleures études que les Canadiens puissent se procurer à ce sujet. Nous, du Nouveau parti démocratique, préférierions cependant que le député de Saskatoon-Ouest lise et utilise notre documentation en entier lorsqu'il veut s'en servir, et nous la lui offrons volontiers, au lieu de n'en reprendre que certains passages soigneusement choisis.

● (1510)

Le député de Saskatoon-Ouest a dit à propos de la ligne d'Arelee que le transport par camion serait plus économique que le transport par chemin de fer. Pour son édification, je tiens à le reprendre et à lui citer un passage de la série d'articles paru dans le *Star-Phoenix*, qu'il n'a pas lus en entier ou qu'il n'a pas compris. Il s'agit d'un extrait du troisième

Transport du grain de l'Ouest—Loi

article de cette série de quatre articles, intitulé «Peu d'économies à réaliser dans l'abandon des lignes». Voici ce que dit notamment l'auteur de cet article très récent:

Nous avons expliqué pourquoi, si l'on abandonne la ligne du chemin de fer du CP qui dessert Arelee, Struan et Sonningdale, les frais de transport du grain doubleront pratiquement pour les agriculteurs de la région et comment les frais de transport routier augmenteront parce que le nombre de camions sera plus élevé. Il reste à savoir si l'abandon de la ligne en question fera augmenter les frais totaux de transport, mais c'est très possible.

Après les audiences de 1981 qui ont confirmé l'abandon de la ligne, on en a conclu que le CP avait dépensé en 1979 la somme de \$447,219 sur les 29.2 milles de ligne alors que les recettes du transport du grain sur cette ligne s'élevaient à \$137,181; la société a subi par conséquent une perte réelle de \$310,038, si l'on ne tient pas compte des subventions accordées par le gouvernement fédéral pour les lignes d'embranchement.

Selon la Commission canadienne du blé, 236 agriculteurs ont dit que les trois gares situées sur cette ligne constituaient leur principal lieu de livraison en 1981. En partant du principe qu'ils expédient l'équivalent de la moyenne provinciale de 7,254.3 boisseaux de blé sur la distance supplémentaire moyenne de 20 milles, cela leur coûtera \$213,816 de plus, d'après une étude de l'Université de Regina.

Autrement dit, en abandonnant cette ligne, le CP a transmis aux agriculteurs les frais qui se chiffrent à \$213,816. La compagnie de chemin de fer réalise un gain net de \$447,219 puisqu'elle continuera à recevoir la même somme pour transporter le grain destiné à l'exportation à partir des autres lieux de livraison.

Le CP y gagne; les agriculteurs y perdent.

Et le public y perd aussi.

En se basant sur les mêmes moyennes, il faudrait 1,863 camions semi-remorques avec une charge brute de 72,000 livres pour acheminer ce grain au lieu de livraison sur une distance de 20 milles.

Je le répète, les frais de construction et d'entretien des routes varient considérablement selon le nombre d'essieux et la charge par essieu.

Toutes les semi-remorques qui circulent sur une route de béton asphaltique coûteraient de 52 cents à \$1.11 du mille aux contribuables en frais de construction et d'entretien, d'après la formule du département des Transports de l'Iowa.

Les chemins de gravier coûteraient environ 84 cents du mille en frais d'entretien selon une formule publiée par l'association des transports de la Saskatchewan (ATS).

Sur les routes couvertes d'un revêtement intermédiaire, les quatre premiers camions semi-remorques de la journée feraient augmenter les frais d'entretien annuels d'environ \$1,250 du mille soit de \$1.25 du mille par camion. Pour établir ces chiffres, on est parti du principe que le nombre de camions supplémentaires ne dépassera pas la capacité structurelle des routes.

Lorsque les frais d'entretien sont aussi élevés, il n'est pas économique de réparer continuellement le revêtement intermédiaire et il est nécessaire de reconstruire et d'améliorer, ce qui coûterait, d'après l'ATS, de \$100,000 à \$200,000 le mille en dollars de 1980, selon les normes d'après lesquelles la route doit être construite.

Le CP estime qu'il faudrait dépenser \$4,078,203 pour arranger cette ligne convenablement mais ce calcul ne tient pas compte des recettes que la compagnie tirerait des matériaux récupérés pendant les travaux.

La route 376 qui longe le chemin de fer de Sonningdale à Asquith est recouverte d'un revêtement intermédiaire. Pour qu'elle ait la capacité structurelle nécessaire pour le transport du grain produit dans la région, il faudrait dépenser \$8,470,000 en dollars de 1982, soit plus du double de ce qu'il faut pour moderniser la voie ferrée.

Encore une fois, j'aimerais que le député de Saskatoon-Ouest et les autres conservateurs qui déclarent ne pas comprendre prennent la peine d'étudier un peu plus attentivement les documents d'où ils tirent leurs renseignements et sur lesquels ils fondent leur opinion. Il serait également souhaitable qu'ils nous écoutent un peu plus attentivement quand nous répétons sans nous lasser ce que nous voulons, en présentant à la Chambre cette proposition d'amendement et nos autres propositions d'amendement, c'est nous assurer que les Canadiens en aient pour leur argent. Pour moi, c'est tout à fait normal. Ce ne l'est peut-être pas pour un conservateur; à en juger par ce qu'ils ont fait jusqu'ici, ce ne l'est certainement pas pour les députés libéraux. Pour nous, simples députés qui représentons des citoyens ordinaires, c'est une décision raison-