

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Tous les gouvernements provinciaux du Canada subissent maintenant des déficits. Pourtant, voici que le gouvernement nous propose une mesure . . .

M. Blaikie: La Saskatchewan n'avait pas de déficit jusqu'à ce que les conservateurs arrivent au pouvoir.

M. Orlikow: Mon collègue dit que la Saskatchewan n'avait aucun déficit avant que les conservateurs ne prennent le pouvoir. C'est un fait, mais le moment n'est peut-être pas opportun d'en discuter.

Le gouvernement nous propose une mesure qui aura inévitablement pour résultat qu'une quantité de plus en plus grande de grains sera transportée par camion et non par train. Il me semble assez évident que les agriculteurs seront peut-être gagnants à court terme, mais qu'ils en souffriront à long terme.

L'occupation d'un agriculteur, monsieur le Président, c'est de produire du grain. Les agriculteurs sont citoyens des provinces où ils habitent, et à titre de citoyens, ils doivent contribuer à financer le gouvernement de leur province. Or, l'une des principales dépenses de ces gouvernements est la construction et l'entretien des routes.

Il y a quelques instants, le député d'Assiniboia (M. Gustafson) nous a dit que les nouveaux camions à 18 roues n'endommagent pas les routes. Je ne suis pas un expert en routes, mais je vais consigner au compte rendu certaines opinions exprimées par des gens qui sont justement des experts en la matière. Je crois que le député d'Assiniboia a tort, mais supposons un instant que les camions de fort tonnage qui transportent des chargements de grain de plus en plus lourds n'endommageront pas les principales artères comme la route transcanadienne et d'autres.

Je ne parle pas de la Saskatchewan, qui compte plus de routes que toute autre province canadienne; je parle de ma propre province, le Manitoba. Les terres agricoles couvrent la moitié de ma circonscription. Cette région est desservie par des grandes routes provinciales et des routes locales. Ces routes ne sont pas recouvertes de béton ou d'asphalte, et quand elles le sont, il ne s'agit au mieux que d'une couche très mince. Une bonne partie de ces chemins ont un revêtement de gravier ou d'huile. Je demande aux députés de songer . . .

M. McKnight: Peut-être n'avez-vous pas fait du très bon travail.

M. Orlikow: Je n'ai pas entendu l'exclamation du député mais je suppose que cela n'a pas beaucoup d'importance.

Je demande aux députés de songer à ce qui se passera d'ici deux, trois, quatre ou cinq ans si des poids lourds transportant des tonnes de grain empruntent ces chemins. Ils disparaîtront. Il faudra y faire des réparations importantes voire les refaire complètement. Qui payera ces travaux, monsieur le Président? Ceux qui travaillent en ville et les agriculteurs qui ont économisé un peu d'argent au début parce qu'ils ont pu transporter leur grain par camion. Ils devront alors payer les frais de réfection des chemins qu'ils ont utilisés. Je le répète, monsieur le Président: ce dont il s'agit ici c'est d'un gain possible à brève échéance et d'un gain certain à longue échéance.

● (1720)

Le député d'Assiniboia a dit que les camions n'endommagent pas les routes. Je voudrais citer deux paragraphes extraits d'un document distribué à une conférence sur le transport des

produits agricoles qui s'est tenue en novembre 1981, à Minneapolis. Il s'agit du texte de la communication de Jerry E. Fruin, professeur adjoint en économie agricole et appliquée à l'université du Minnesota. Géographiquement parlant, le Minnesota ressemble beaucoup à la région du Manitoba d'où je viens, monsieur le Président: une forte population très dispersée et bien des voies d'accès aux grandes routes. Voici ce qu'a dit le professeur Fruin:

La contrainte exercée sur le revêtement d'une route augmente en même temps que la quatrième puissance de la charge par essieu. Lorsque le poids par essieu passe de 18,000 à 20,000 livres, la contrainte exercée par cet essieu augmente d'environ 50 p. 100. Un camion de 80,000 livres pèse 20 fois plus qu'une automobile mais ses essieux exercent une contrainte 9,600 plus forte sur le revêtement et sur l'assiette de route.

D'après une étude du département américain des Transports, une augmentation de 10 p. 100 du poids maximum d'un camion ferait baisser la consommation de carburant de 0.37 p. 100, mais cette économie risque d'être annulée par une détérioration plus rapide de la chaussée. Si la détérioration du revêtement continue à être plus rapide que la pose de nouveaux revêtements au rythme actuel, les économies de carburant réalisées risquent de diminuer de 2.4 p. 100. A une vitesse de 40 milles à l'heure, la consommation d'un véhicule augmente de 34 p. 100 lorsqu'il roule sur un revêtement d'asphalte mal réparé au lieu de rouler sur un revêtement de qualité. Lorsque la surface d'un chemin est en mauvais état, la consommation d'énergie de tous les véhicules, et pas seulement des camions, augmente.

Il est certain que les routes vont se détériorer et qu'il en coûtera cher pour les remettre en état. Par ailleurs, ainsi que le signalait le professeur, la consommation d'essence va augmenter.

Qui va profiter de cet encouragement au transport routier du grain? Curieusement, ce sont les chemins de fer. Le CN autant que le CP se livrent activement au camionnage. Le CN vient de consolider en un même parc les 3,000 véhicules qui appartenaient à ses 13 entreprises de camionnage, afin de former sa société nationale de camionnage Route Canada, la plus grande entreprise du genre au Canada.

Canadian Pacific Express and Transport Limited possède 194 comptoirs d'un bout à l'autre du Canada et dans l'est des États-Unis. Le parc de ces filiales se compose d'un millier de camions, de 3,000 remorques poids lourd, de 400 remorques poids léger, de 500 tracteurs poids léger et de 500 autres tracteurs poids lourd. On peut s'imaginer sans peine que les deux sociétés voudront s'occuper elles-mêmes de transporter le grain par camion, des embranchements jusqu'aux principaux points de livraison des grandes voies de chemin de fer.

Cette perspective projette un éclairage intéressant sur le jeu de la concurrence entre les sociétés de camionnage que le CN et le CP ont intégrées verticalement, d'une part, et les entreprises indépendantes qui attendent impatiemment leur part du gâteau. Le problème c'est que nous n'avons jamais vraiment pensé au Canada à intégrer tous les moyens de transport. Il y a quelques années, je suis allé en Allemagne où je me suis entretenu avec un bureaucrate de rang équivalent à celui de sous-ministre des Transports. Il nous a dit que les compagnies d'autobus avaient demandé l'autorisation de dépasser la limite de vitesse sur l'*Autobahn*, qui est l'équivalent de nos autoroutes. Il nous a dit que l'autorisation avait été refusée parce que les autobus auraient ainsi concurrencé les chemins de fer pour