

*Transport du grain de l'Ouest—Loi*

(M. Nystrom)—Questions ouvrières—Le chômage en Saskatchewan.

## ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

### LA LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

#### MESURE D'ÉTABLISSEMENT

La Chambre reprend l'étude du projet de loi C-155, tendant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et à modifier certaines lois en conséquence, dont le comité permanent des transports a fait rapport avec des propositions d'amendement, ainsi que de la motion n° 34 de M. Benjamin.

**L'hon. Jake Epp (Provencher):** Monsieur le Président, je voudrais dire quelques mots de la motion proposée par le NPD visant à modifier le projet de loi C-155. Selon cette motion, l'administrateur aurait le droit de conclure des accords avec des compagnies de transport routier à une seule et unique condition. Il est dit à l'article 17 (4) du projet de loi, en parlant de l'administrateur, qu'il peut conclure:

... des accords ... s'il les estime conformes aux intérêts des producteurs de grain.

Si les néo-démocrates veulent supprimer cet article c'est qu'ils ne se préoccupent pas des intérêts des céréaliculteurs. Voici ce qui m'amène à penser cela.

Mon bon ami le député de Yorkton-Melville (M. Nystrom) a dit que si nous n'acceptons pas cet amendement, alors c'est que nous sommes en faveur de la centralisation des pouvoirs. S'il examinait les incidences de cet amendement, il verrait qu'il a pour résultat de centraliser tout le transport du grain entre les mains des membres des conseils d'administration du CP et du CN. C'est ce que veut le NPD, apparemment. Puisqu'ils parlent de centralisation, les néo-démocrates devraient étudier attentivement les incidences de cet amendement.

Il est indéniable que si l'on autorisait le transport du grain par camions, on obtiendrait un système plus concurrentiel dont le besoin se fait grandement sentir dans le transport du grain dans l'ouest du Canada.

Je voudrais donner un exemple qui n'a rien à voir avec l'industrie céréalrière, pour faire valoir mon point. A une certaine époque, presque toutes les automobiles fabriquées en Ontario étaient transportées dans l'Ouest par camions. Avant cela, elles étaient transportées par train, mais on a abandonné le train pour le camion, pour deux raisons. La première raison était que le camion permettait de respecter plus précisément les dates de livraison, et la deuxième raison, c'est que les véhicules subissaient moins de dommages par camion que par train. A cette époque, la plupart des voitures étaient transportées inclinées dans des wagons couverts, et elles étaient endommagées. Aujourd'hui, pratiquement toutes les voitures fabriquées en Ontario et au Québec sont de nouveau transportées dans l'Ouest par rail. La raison en est que l'industrie du camionnage étant concurrentielle a forcé les compagnies ferroviaires à offrir un meilleur service et à améliorer les méthodes

de manutention des voitures. Cet amendement aurait exactement le même résultat.

A l'heure actuelle, on transporte du grain par camion dans les Prairies. Je ne veux pas citer en exemple ma propre localité, mais je sais que lorsque l'on dit que certaines localités ne peuvent survivre parce qu'elles ne sont pas desservies par une voie de chemin de fer, c'est tout simplement faux. La localité d'où je viens n'a jamais été desservie par le train. Pour certaines raisons historiques, les citoyens de cet endroit ont refusé d'être desservis par le train quand il en a été question. C'est peut-être la seule exception dans les Prairies, je l'ignore; quoi qu'il en soit, le train n'est jamais passé par là. Cependant, la localité et la région sont desservies par deux excellentes routes. Il y a donc concurrence au sein de l'industrie du camionnage.

Quand les néo-démocrates répètent à qui veut les entendre que les localités desservies uniquement par la route en sont appauvries, ils expriment une crainte bien légitime, mais je ne crois pas que l'histoire corrobore leurs craintes.

Je peux donner un autre exemple de ce que le camionnage peut faire pour stimuler la concurrence. Au Manitoba, il existait un monopole presque total du béton. Les producteurs se sont aperçus qu'ils pouvaient acheter du ciment en Ontario, dans le centre du Canada, le charger sur un navire céréalier vide et le décharger à Duluth, au Minnesota. De là, des camions peuvent le transporter au Manitoba. Il n'y a pas de droit de douanes, car il s'agit d'un produit canadien en transit. Par conséquent, monsieur le Président, le ciment livré ainsi par camions et par navire de l'Ontario au Manitoba coûte moins cher que celui que l'on peut acheter dans la province. Voilà ce que font les monopoles, monsieur le Président. Si je vous parle de cela, c'est seulement pour faire remarquer, que plus il y a de modes de transport et plus le marché est compétitif, meilleurs sont le prix de transport des grains et le service pour les producteurs. C'est pourquoi cet article me plaît, il sert les intérêts du producteur. Je ne comprends pas les députés du Nouveau parti démocratique—et je n'essaie pas de dénigrer leurs arguments ni les régions qu'ils représentent—car si leur argument est aussi valide qu'ils le prétendent, honnêtement et sincèrement, à la Chambre, pourquoi ne permettent-ils pas un autre mode de transport qui pourrait livrer une concurrence valable dans une autre partie des Prairies? Mais c'est l'un ou l'autre, ils ne veulent rien voir d'autre, monsieur le Président.

● (1610)

Il ne faut pas oublier non plus le document qui a été présenté au comité par les camionneurs du Manitoba. Nous constatons, par exemple, que dans cette seule province, qui compte un million d'habitants, 10,000 personnes travaillent dans le secteur du camionnage qui leur verse 140 millions de dollars en salaires. Les députés néo-démocrates nous disent: «Nous voulons donner toute la subvention aux chemins de fer, leur assurer un monopole, sans laisser ces Manitobains se tailler une part du marché». Voilà ce que disent à la Chambre ces députés. Mais que disent-ils lorsqu'ils font face à l'industrie du camionnage? Il suffit de s'en remettre au spécialiste, le critique des transports, le député de Regina-Ouest (M. Benjamin) qui, devant la Commission de camionnage du Manitoba, à Winnipeg, disait ceci—ce sont ses propres mots, je pense, et ils doivent être immortalisés dans le hansard: