

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Étant donné le conflit d'intérêts qui est susceptible et qui ne manquera certainement pas de se présenter, certains embranchements seront défavorisés au profit uniquement du Canadien Pacifique. D'autres orateurs ont déjà mentionné dans ce débat qu'avec la suppression de l'embranchement, le point de livraison serait voué à une mort certaine. Il n'y aurait plus vraiment besoin d'un élévateur si l'embranchement disparaît, parce que le grain serait pris directement par le camion à la ferme, ou peut-être à un point commun de livraison, pour aller à un terminal plus gros qui serait situé ailleurs, sur la ligne principale, ou à un terminal intérieur. Une fois que l'élévateur est disparu, l'onde de choc se propage dans toute la localité. S'il se trouve un village en ce point de livraison, il sera touché, parce que les recettes produites et les multiples retombées apportées par l'arrivée du grain au point de livraison ne seront plus à au profit de la collectivité. Bien sûr, il peut y avoir beaucoup d'autres problèmes sociaux pour la localité ou le point de livraison concerné. Le boucher, l'épicier, l'homme d'affaires qui peuvent se trouver en ce point de livraison doivent essayer des pertes, ce qui n'est pas trop agréable.

A ce sujet, monsieur le Président, à propos de la décision rendue cet après-midi par M^{me} le Président sur la motion demandant d'étendre le tarif statutaire à la région de la rivière à la Paix, j'ai pensé à une localité de ma circonscription qui aurait été touchée également, celle de Goodsoil. Il y avait autrefois un élévateur très proche de Goodsoil, dans la localité appelée Peerless. Cet élévateur a fini par être fermé, en raison du coût élevé du transport routier du grain vers un autre point. Je précise cela parce que vous n'êtes pas au courant, monsieur le Président, que l'élévateur de Peerless n'avait pas d'embranchement pour le desservir. C'était en réalité un point de ramassage où les agriculteurs amenaient leur grain. Le Syndicat du blé de la Saskatchewan avait l'obligance de desservir les agriculteurs de cette région, mais comme il n'y avait pas d'embranchement, l'élévateur a fini par fermer. Et maintenant, il faut que les agriculteurs amènent leur grain beaucoup plus loin, par camion.

Ce que j'essaie de faire ressortir, c'est qu'un élévateur qui cesse d'être desservi par un embranchement ne durera pas bien longtemps s'il doit dépendre exclusivement du camionnage. En vertu de cet amendement, il pourrait y avoir, à un moment donné, un embranchement que le gouvernement voudrait supprimer ou refuserait d'améliorer, ce qui forcerait le transport par camions de nos grains; dès que cela se produirait, l'élévateur disparaîtrait sûrement. S'il en est ainsi, si les agriculteurs et les responsables locaux n'ont aucun contrôle, c'est terminé, nous avons fait notre possible. Mais dans cette situation, si cette motion n'est pas adoptée, C.P. Transport peut s'approprier les marchandises qui auraient utilisé les voies ferrées indispensables à la survie de beaucoup de nos régions rurales. Dans certaines de ces localités, il n'y a peut-être même pas de point de livraison, mais il y a un centre névralgique, car il y a un embranchement, un élévateur, et cela contribue à l'économie locale et au bien social. C'est l'une des choses qui assure si bien la cohésion des localités de la Saskatchewan et, j'en suis persuadé, de l'Alberta et du Manitoba également.

• (1610)

Je craindrais que des embranchements ne soient abandonnés en raison d'un conflit d'intérêts entre CP Transport et CP Rail. J'invite les autres députés à appuyer la motion n° 35 proposée

par le député de Regina-Ouest (M. Benjamin). Soit dit en passant, si ma mémoire est fidèle, elle a reçu l'appui des progressistes conservateurs en comité. J'aimerais bien les voir appuyer cette motion qui, comme je l'ai dit, renforcerait cette mesure législative. Je préférerais que ce projet ne porte pas à la fois sur le tarif statutaire, l'amélioration des lignes de chemins de fer et les terres houillères du Canada. Toutefois, s'il est impossible de diviser ce projet de loi et s'il est adopté, des amendements comme celui de la motion n° 35 aideraient à protéger non seulement les agriculteurs qui vivent dans l'ouest du Canada près des embranchements les moins fréquentés, mais également les localités situées le long des embranchements qui se rendent dans ces districts, hameaux et villages tellement caractéristiques de l'ouest du Canada. Si nous ne présentons pas des motions de ce genre, nous devons renoncer en définitive à notre mode de vie tout à fait particulier, comme l'est celui de chaque région au Canada.

Je crois au fédéralisme coopératif. C'est un principe autour duquel le gouvernement, les conservateurs et les néo-démocrates peuvent se rallier afin de montrer ce type de fédéralisme à l'œuvre au Canada.

Votre Honneur me signale que mon temps de parole est expiré. Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de participer au débat cet après-midi.

L'hon. Don Mazankowski (Végréville): Madame le Président, une fois encore, nous nous rendons compte de l'hypocrisie du NPD. Dans sa motion n° 34, il tente . . .

M. Benjamin: Règlement!

M. Mazankowski: . . . d'interdire . . .

M. Benjamin: Règlement. Le président l'a rappelé à l'ordre ce matin.

M. Mazankowski: . . . aux entreprises du camionnage l'accès à tout le réseau du transport des céréales. Dans la motion n° 35, il dit: «Nous acceptons le camionnage dans les seules régions où les embranchements sont abandonnés.»

M. Benjamin: Des subventions seraient versées dans ces régions.

M. Mazankowski: Le député de Battlefords-Meadow Lake (M. Anguish) a tenté d'esquiver ces motions, car il se rend compte, je crois, qu'il serait opportun d'autoriser le secteur du camionnage à s'intéresser davantage à la manutention et au transport des céréales. Je devrais également ajouter que je prise toujours les remarques de ce député, car son apport est toujours très positif et il est beaucoup mieux renseigné que certains autres députés dans ce coin-là de la Chambre. Je pense qu'il a mentionné quelques régions où le camion peut jouer un rôle très utile, non seulement pour simplifier la collecte et la manutention du grain. Mais aussi pour assurer un meilleur service aux producteurs.

Nous avons étudié la motion au comité. Le Nouveau parti démocratique veut limiter l'emploi de camions uniquement aux lignes qui ont été abandonnées sur l'ordre de la Commission canadienne des transports. Nous pouvons certainement appuyer le principe de cette proposition. Nous l'avons fait au comité et nous le ferons à nouveau ici, car notre parti ne souhaite pas favoriser l'abandon de certaines lignes dans l'Ouest du Canada. En fait, la position que nous avons prise jusqu'ici est assez claire à ce sujet. Je ne pense pas que nous ayons à prouver quoi que ce soit. Cependant, quelles que soient les