

Transport du grain de l'Ouest—Loi

«... 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».

Si nous ne modifions pas le paragraphe 17(4), le CP, le CN, la Commission canadienne des transports ainsi que le gouvernement fédéral se prévaudront de cette disposition pour procéder à l'abandon des embranchements dans les Prairies. Par conséquent, si notre parti a proposé cet amendement et si les conservateurs ont argumenté ces deux derniers jours contre le paragraphe que nous souhaitons modifier, c'est pour empêcher, contrairement à ce que prévoit le paragraphe 17(4), que l'administrateur ne se serve du transport routier pour favoriser la suppression des embranchements. C'est pourquoi nos arguments en faveur de la motion n° 35 se fondent surtout sur la possibilité que cette disposition contribue à l'abandon des lignes secondaires.

Certains députés ont évoqué les avantages du camionnage et le peu d'efficacité des chemins de fer. C'est justement la clé de notre proposition. Si des embranchements sont abandonnés au nom de l'efficacité, les conséquences sociales de cette mesure comptent alors pour peu de chose. C'est dire que les besoins des milieux ruraux ne nous intéressent pas, non plus que tous les facteurs qui entrent en jeu lorsqu'une ligne est désaffectée dans les Prairies.

Le président suppléant (M. Corbin): A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député, mais il a épuisé son temps de parole.

Des voix: Qu'il poursuive.

Le président suppléant (M. Corbin): Le député pourrait poursuivre, du consentement unanime. Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Corbin): Il n'y a pas consentement unanime.

M. Cyril Keeper (Winnipeg-St. James): Monsieur le Président, le fait que les autres députés ont décidé de ne pas permettre à mon collègue de poursuivre me déçoit quelque peu.

M. Fisher: Pas nous.

M. Keeper: Je sais que cela ne chagrine aucun député de ce côté-là de la Chambre mais, de ce côté-ci, nous étions énormément impressionnés par la sagesse de ses observations. Je suis persuadé que tous les députés savent, dans leur for intérieur, que les arguments de mon collègue portaient, et c'est pourquoi nos vis-à-vis ne l'ont pas laissé poursuivre.

M. Evans: Bien entendu, ils n'avaient rien à voir avec l'amendement.

M. Keeper: Un de mes collègues me dit que d'autres députés de la Chambre n'ont pas de for intérieur. Je n'irais pas jusque-là.

Nous étudions à ce stade-ci la motion n° 35, motion tendant à modifier la motion n° 34 portant elle-même sur le transport par camion du grain et l'article 17(4) ayant trait au projet de

loi sur le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau dont la Chambre est maintenant saisie.

La politique que préconise la mesure qui nous est présentée, qu'elle vise le subventionnement du camionnage ou le remaniement du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau lui-même, comporte toujours la même lacune essentielle, à savoir que les mesures prises par le gouvernement et, en l'occurrence, sauf erreur, appuyées par le parti conservateur, font du tort aux agriculteurs et aux producteurs de grain. Nous nous opposons à ce qu'un administrateur puisse, grâce à des mesures prises par le gouvernement, avoir le pouvoir de subventionner le mouvement de grain par camion, par transport routier.

● (1240)

Notre parti a proposé que cette disposition soit modifiée de sorte que l'octroi de subventions se limite aux cas où des lignes ferroviaires ont déjà été abandonnées. Nous proposons cet amendement parce que le transport du grain est un élément essentiel de l'industrie céréalière qui, à son tour, est absolument nécessaire à l'économie de l'Ouest et au mieux-être économique du Canada tout entier. Notre parti craint que, si des subventions sont versées pour les lignes existantes, les sociétés ferroviaires aient recours à leurs propres entreprises de camionnage pour transporter le grain et réduisent ainsi la quantité de grain transporté par chemin de fer. Cela fournirait au gouvernement une justification statistique pour l'abandon d'autres embranchements ferroviaires.

Nous nous opposons au camionnage subventionné là où des lignes ferroviaires existent déjà parce que tout le processus des abandons de lignes, dans l'Ouest en général, et en particulier en Saskatchewan, a beaucoup nui aux petites localités rurales. Nous croyons qu'en supprimant des embranchements ferroviaires, on supprime le moyen le plus efficace et le plus rentable de transporter le grain.

Nous sommes consternés de voir que non seulement le gouvernement songe à supprimer des embranchements, mais qu'il propose en plus de subventionner le camionnage, ce qui accélérerait l'abandon de ces lignes. La désaffectation de certaines lignes secondaires est une question délicate qui a donné lieu à beaucoup de protestations dans l'Ouest lors de tentatives antérieures.

Nous proposons de restreindre ces subventions aux lignes dont la Commission canadienne des transports a déjà autorisé la désaffectation. Ces cas ont donné lieu à des audiences publiques qui ont fourni aux collectivités l'occasion de plaider leur cause. La suppression de ces embranchements a fait l'objet d'études pour en déterminer les conséquences économiques et sociales.

Si la rentabilité de certains embranchements est discutable, il faut du moins accorder aux gens et aux collectivités qui en dépendent l'occasion de faire valoir la nécessité de les maintenir.