

Transport du grain de l'Ouest—Loi

prépare cependant. Elle sait que ce projet de loi va mettre en danger notre système de transport. Elle sait où se trouve son intérêt. Bientôt nous verrons cette entreprise transporter par camion le grain de la Saskatchewan jusqu'aux installations portuaires.

M. Len Gustafson (Assiniboia): Si j'ai noté avec beaucoup d'intérêt les propos contradictoires des députés néo-démocrates, monsieur le Président, c'est que je sais ce qui se passe en milieu rural. Manifestement, le député de Regina-Est (M. de Jong), lui, n'en sait rien. Il faut tenir compte de la souplesse qu'offre le camionnage comme mode de transport et de la réalité du milieu rural. Il y a des régions où les voies ferrées sont déjà enlevées et où les agriculteurs dont les exploitations sont situées loin des élevateurs éprouvent de très grandes difficultés. Les agriculteurs auraient tout intérêt à ce que le projet de loi renferme des dispositions visant à avantager ceux qui sont loin de tout point de chargement, de façon qu'ils soient dans la même situation que ceux qui sont près de voies ferrées principales ou d'importants élevateurs.

En examinant ce problème, il faut tenir compte de deux aspects importants. Nous devons considérer la valeur des terres et la dépréciation qu'elles ne manqueront pas de subir s'il n'y a pas d'élevateur à quelques milles à la ronde. Nous vivons à l'ère du progrès. Il serait ridicule de ne pas le reconnaître, ainsi que les difficultés qu'éprouvent les agriculteurs. Même si personne ne souhaite que les voies ferrées disparaissent, les agriculteurs ont d'autres problèmes à l'heure actuelle. Voilà pourquoi la motion néo-démocrate ne sert pas les intérêts des agriculteurs. J'en reviens au prix des terres et je répète que c'est un élément très important. Si les agriculteurs ne disposent pas tous des mêmes facilités pour faire transporter leurs grains, et si ceux qui habitent à des milles des voies ferrées principales doivent payer de 30c. à 40c. de plus que ceux qui habitent à proximité de ces voies, ils auront d'énormes problèmes. Les gens qui connaissent bien les Prairies savent qu'on trouve des élevateurs à neuf milles de distance les uns des autres le long des voies ferrées en Saskatchewan. C'est sans doute la même chose en Alberta et Manitoba.

● (1700)

M. Benjamin: Six milles.

M. Gustafson: Le député dit qu'ils sont à six milles de distance à certains endroits. A bien des points de chargement, ils sont maintenant disparus, car le Syndicat du blé de la Saskatchewan et les entreprises qui les exploitaient les ont démolis.

Dans l'état actuel des choses, et même si la situation ne devait plus se détériorer, les entreprises de camionnage sont très importantes pour les producteurs primaires. Il paraît impensable qu'un député des Prairies prenne la parole pour convaincre la Chambre d'interdire à ces entreprises de camionnage de se comporter d'une façon qui avantage les agriculteurs. J'approuve les dispositions actuelles de l'article 17(4) du projet de loi qui se lit comme il suit:

L'administrateur peut conclure, pour le compte du ministre, des accords pour le mouvement du grain par transport routier s'il les estime conformes aux intérêts des producteurs de grain.

Ces dispositions visent manifestement à protéger l'agriculteur.

Je connais plusieurs producteurs céréaliers de ma circonscription qui restent à des milles d'un élevateur. Je ne demande

pas mieux que de donner mon appui à une mesure qui permettrait à l'administrateur d'améliorer leur sort. C'est ce que fait le projet de loi à l'article 17. Mais l'amendement qui a été proposé passerait outre au sous-alinéa 17(4) enlevant cet avantage que les producteurs pourraient retirer du projet de loi.

Pour ce qui est de la valeur des terres, il y a un monde entre celles qui sont situées à proximité du réseau principal et celles qui sont plus éloignées. Les agriculteurs profiteraient de la venue d'entreprises de camionnage car ils pourraient consolider davantage leurs capitaux au lieu de voir leurs actifs s'épuiser.

Il serait certes plus juste de conserver le sous-alinéa 17(4). Si on supprime cet article, il n'existe plus aucun moyen de régler le problème. Personne ne veut qu'on abandonne des tronçons ferroviaires, mais il ne serait pas pratique d'exploiter un tronçon de 20 ou 30 milles de long. Il saute aux yeux que la meilleure solution est le camionnage.

Les néo-démocrates prétendent que les camions vont détruire les routes. Or, nous vivons à l'ère de la haute technique. Il existe actuellement des poids lourds à 18 roues qu'il faudrait utiliser dans l'intérêt des producteurs de grain et d'autres entrepreneurs. Il est inexact de prétendre qu'on ne peut construire des routes capables de supporter le poids de ces véhicules. Et il existe des sortes de camions qui n'endommagent pas les routes. Je n'ai jamais très bien compris cet argument. Le camion qui inflige le plus de dégâts aux routes est le poids lourd d'une tonne roulant sur des pneus 750 et chargé de 100 boisseaux de grain. Les pneus s'enfoncent littéralement dans le pavé. Mais le tandem à quatre roues 1000 de 20 pouces roule très doucement. Il n'endommage pas la route. Ce n'est qu'un autre argument du NPD pour . . .

M. Benjamin: Ce n'est pas votre petit agriculteur qui peut se le payer.

M. Gustafson: Le petit agriculteur peut louer un tel camion le cas échéant. Cela lui reviendrait moins cher. En outre, le gouvernement paierait pour faire transporter le grain. Ce genre de mesure qu'on propose dans l'amendement nuit au petit producteur et à l'agriculteur en général car elle paralyse la croissance économique et freine le progrès.

Je ne voudrais pas qu'on interprète mal mes paroles. Nous ne voulons pas qu'on supprime des tronçons ferroviaires au grand jamais, mais certains agriculteurs voient leur avenir compromis à cause des distances. Une clause comme celle-là leur permettrait d'améliorer grandement leur sort.

M. Bill Blaikie (Winnipeg-Birds Hill): Monsieur le Président, le débat des amendements au projet de loi C-155 a fourni d'excellentes occasions de faire ressortir les divergences d'opinion existant entre le Nouveau parti démocratique et le parti progressiste conservateur en ce qui concerne les affaires de l'ouest du Canada. Si nous sommes sincères dans nos convictions quant à l'organisation de l'économie et, en l'occurrence, du système des transports de l'Ouest, nous devrions nous réjouir de cette occasion qui nous est donnée de préciser nos divergences d'opinion sur ces questions. L'amendement à l'étude, tout comme celui dont j'ai eu l'occasion de parler concernant le rôle de la Commission canadienne du blé, montre encore une fois le fossé qui nous sépare de nos collègues progressistes conservateurs qui, sur ce point, se sont associés aux libéraux pour faire inscrire dans le projet de loi