

Transport du grain de l'Ouest—Loi

coûts est supérieure à celle du transport routier, à tel point qu'on peut presque négliger la qualité de la route construite. Que l'on roule sur gravier ou sur bitume, à certaines époques de l'année, le passage de très fortes charges unitaires par essieu fait retomber sur les municipalités et les provinces de très lourdes charges financières.

L'abandon d'embranchements serait accéléré, en tout cas dans beaucoup de régions rurales et septentrionales des Prairies, pour une raison très simple et tout à fait évidente. Si, grâce à la subvention, le camion devenait plus compétitif, même de façon marginale, et que l'administrateur ait le pouvoir de dire: «Bon, d'accord, nous allons faire transporter tout le grain par camion entre le nord de la Paix et les régions desservies par les lignes principales situées au sud», il faudrait que les petits éleveurs se regroupent.

Les perdants dans l'affaire, et la plupart des députés le savent, ce sont les réseaux existants d'éleveurs de campagne que sont en réalité les trois syndicats du blé des Prairies. Et celui qui va s'arroger le gâteau, ce sera le commerce privé du grain. Il ne faut pas gratter beaucoup pour découvrir les liens politiques qui unissent le commerce privé du grain et les deux grands partis représentés en Chambre.

M. Malone: Et la première chose qu'on saura, c'est que des gens feront des profits.

M. Fulton: Le député albertain dit qu'il y en a qui vont faire des profits. Ce n'est pas sans chagrin que je vois ce qui se passe dans ma région au fur et à mesure que certains produits abandonnent le chemin de fer au profit de la route. Pendant une très courte période de temps, il semble y avoir un peu d'emplois de créés; le nombre des chauffeurs augmente, il y a plus de camions sur les routes, et quelques entreprises qui se lancent dans les services. Mais c'est dans une optique plus globale qu'il faut voir ce qui se passe quand un embranchement ferroviaire est abandonné. Je pense que les témoignages apportés à ce sujet à la Commission royale d'enquête du juge Hall sont assez éloquents. Lorsque l'embranchement est abandonné et que l'éleveur de campagne disparaît, qu'est-ce qui se passe? Qu'est-ce qu'il y a avec un éleveur de campagne? Souvent une boucherie et une petite épicerie, peut-être une station-service. Qu'est-ce que leur disparition entraîne? Il faut que les écoliers aillent plus loin par autobus, parce que la petite école locale a fermé ses portes. Ce qui se passe, c'est un regroupement complet.

On ne reconnaîtrait plus les Prairies canadiennes si l'on ne devait pas apporter les changements du genre de celui que nous proposons ici. Ce n'est pas tout d'entendre les libéraux et les conservateurs dire: «Bon, le camion est plus compétitif». Je serais le premier à demander un changement s'il avait pour unique effet de le rendre plus compétitif. Mais il faut tenir compte des coûts globaux et sociaux des bouleversements de ce genre. Il est parfaitement clair que si pour certains éléments du commerce des grains—et je ne dis pas pour tous—les transporteurs routiers bénéficient de ce genre de subvention, il y aura des abandons d'embranchements; et tout de suite après, comme la démonstration en a déjà été faite pendant des décennies, il y aura des abandons d'éleveurs. Puis les syndicats du

blé vont commencer de perdre leurs propres adhérents aux réseaux d'éleveurs existants. Les camionneurs commencent à s'intéresser aux activités centralisées des syndicats.

Cela aura une répercussion directe sur un des réseaux d'éleveurs les plus efficaces au monde, qu'on est en train de mettre en place dans la circonscription de Prince Rupert. Les deux principaux syndicats, celui de l'Alberta et celui de la Saskatchewan, qui sont les éléments fondamentaux et les participants financiers les plus importants dans ce réseau d'éleveurs qui coûtera environ 300 millions de dollars, essuieront des pertes si les libéraux et conservateurs maintiennent leur position actuelle au sujet de cet amendement. Nous serons perdants si la motion n° 34 n'est pas adoptée, car nous autoriserons l'octroi de subventions aux camionneurs alors que la proportion la plus importante de céréales acheminée par le port de Prince Rupert provient des régions septentrionales et rurales de l'Alberta et de la Saskatchewan, régions actuellement desservies par des embranchements et des syndicats ruraux. La situation devra changer.

Si nous étions plus réceptifs, nous réclamerions un compte rendu plus approfondi et étendu et une évaluation des répercussions générales de la loi sur le Pas du Nid-de-Corbeau dans quatre ou cinq ans d'ici. Les agriculteurs affirment qu'ils perdront 30,000 ou 40,000 exploitations rurales. Si cet amendement n'est pas adopté, nous perdrons un certain nombre de syndicats ruraux, un plus grand nombre d'embranchements et les municipalités devront dépenser davantage pour tenir les routes ouvertes et veiller à ce que le revêtement soit assez épais pour supporter le poids des camions qui transporteront les céréales.

Si les Canadiens en général ne se soucient guère des amendements de cette nature au projet de loi sur le Nid-de-Corbeau les frais qu'ils devront alors subir seront beaucoup plus élevés que ce qu'un député libéral ou conservateur peut laisser entendre. Nous pourrions les entendre dire: «Ma foi, nous disons simplement que lorsque les coûts sont compétitifs, il est préférable de recourir au camionnage». C'est vrai, monsieur le Président. Nous devons être efficaces et nous soucier davantage des frais. Nous devons en même temps considérer ce qui s'est passé au sein de la collectivité agricole quand nous avons négligé de tenir compte de son intérêt à long terme, qui est celui du port de Prince Rupert, et d'une balance commerciale de 6 milliards de dollars pour les céréales. A mon avis, tous les députés doivent examiner consciencieusement cet amendement et l'adopter.

M. Albert Cooper (Peace River): Monsieur le Président, je suis très heureux de participer pour la première fois au débat à cette étape-ci du projet de loi. Cette mesure touche ma circonscription et la population de la région de Peace River. Elle aura une répercussion sur toute la région que nous ne pouvons pas évaluer actuellement.

En premier lieu, je veux rendre hommage au député de Végréville (M. Mazankowski) et à tous les autres députés de mon parti qui ont passé tout l'été à étudier ce projet de loi. Ils ont consacré de longues heures à ce travail fastidieux. Ils ont très bien travaillé et mes électeurs m'ont prié de les en féliciter.