

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Il fut plutôt intéressant, quoique déprimant, de constater que lorsque la Chambre a été saisie plus tôt cette semaine et la semaine dernière d'un amendement proposé par le député de Végréville (M. Mazankowski), dix députés néo-démocrates ont pris la parole contre un seul député conservateur. C'est à se demander quel genre d'appui les députés de ce parti offrent à leurs propres électeurs qui s'intéressent à cette question.

Je veux parler plus précisément de la motion n° 35, monsieur le Président, tendant à modifier le paragraphe 4 de l'article 17 du projet de loi qui est ainsi conçu:

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.

La motion n° 35 modifierait ce paragraphe en ajoutant ce qui suit:

«... teurs de grain, 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.»

En toute franchise, monsieur le Président, cet amendement est au mieux notre troisième choix. Nous préférierions en premier lieu maintenir le tarif du Pas Nid-de-Corbeau tel quel. Nous croyons que le projet de loi dans son ensemble est préjudiciable aux localités des Prairies et à l'économie canadienne en général. Nous voudrions que le gouvernement retire son projet de loi. C'est ce que notre parti a toujours souhaité et souhaite encore. Toutefois, dans certains cas, nous faisons des recommandations pour atténuer les difficultés que fera naître ce projet de loi. Ces recommandations sont donc un pis-aller.

Pour ce qui est de l'emploi des camions pour le transport des céréales, notre deuxième choix, formulé dans la motion n° 34, serait de retrancher l'article tout entier, car nous estimons que les subventions versées au camionnage seront utilisées, en fait, pour permettre aux chemins de fer d'abandonner de nombreux embranchements dans les Prairies. Ce n'est pas vrai que nous essayons d'exclure les entreprises de camionnage; nous nous refusons tout simplement à les subventionner par l'abandon des embranchements ferroviaires. Nous ne voulons pas subventionner le camionnage aux dépens de nombreuses petites localités qui se ressentiraient durement de l'abandon des lignes secondaires.

● (1700)

Je voudrais citer brièvement la déclaration que le président de l'association des municipalités rurales de Saskatchewan, M. Charles Phelps, a faite quand il a comparu devant le comité des transports à Regina, le 8 août dernier. Voici ce qu'il a dit:

Les gouvernements locaux doivent consacrer deux fois plus de fonds à la construction et à l'entretien des routes chaque fois que la distance jusqu'au lieu d'expédition des produits de la ferme double. En outre, dans de nombreuses régions de la Saskatchewan, les voies ferrées désaffectées constituent un facteur qui contribue de façon notable à l'usure de l'ensemble du réseau de routes rurales. En raison de ce fait, il y a une réduction directe du nombre d'élévateurs en Saskatchewan et la circulation se restreint également sur certaines routes et les distances de transport ont augmenté.

Il a ajouté plus loin, dans le cours de son témoignage:

La réduction constante du service ferroviaire aura un impact marqué sur l'établissement du budget et des priorités dans les localités. Selon nous, il est évident que la modification proposée du tarif du Nid-de-Corbeau contraindra les

localités à fournir des services supplémentaires. Il sera nécessaire de patrouiller les routes et d'imposer des limites de charge sur chaque route des localités. En raison de ce fait, il y aura augmentation du tarif imposé à chaque personne intéressée de la localité ainsi qu'augmentation des frais pour les contribuables de la Saskatchewan. Tous les frais directs supplémentaires, entraînés soit par l'entretien, la construction ou le réaménagement des routes, influera sur le revenu net et le revenu brut du producteur rural. Au fur et à mesure que les coûts monteront, les impacts seront plus marqués à l'échelle rurale et la ferme familiale sera éliminée à tout jamais.

Notre parti espère que les députés vont appuyer la motion n° 34 qui supprimerait complètement l'article 17(4). A défaut de cette approbation, nous recommandons à la Chambre, comme une disposition sage et juste, la motion n° 35 qui est aussi inscrite au nom du député de Regina-Ouest (M. Benjamin).

La motion n° 35 restreindrait les subventions au camionnage aux régions qui ne sont pas actuellement desservies par des embranchements ferroviaires. Nous ne voulons pas payer pour un régime de subventions qui va bouleverser les bases de la vie communautaire et le système de transport existant. Certains de mes collègues ont fait ressortir les liens qui existent entre les entreprises de camionnage et le CP. C'est un fait notoire que le Canadien Pacifique trouve toujours le moyen de se prévaloir de toute subvention qui peut être offerte. C'est un fait qu'au fil des ans, le Canadien Pacifique a reçu au total 106 millions de dollars de subventions et 43 millions d'acres de terrain pour construire le chemin de fer et son infrastructure. Il veut maintenant échapper aux engagements qu'il a pris et se faire subventionner pour instaurer un système de transport par camion.

J'ai écouté avec intérêt le discours du député de Végréville, qui a soulevé la question de l'écroulement des ponts. Cela m'intéresserait de savoir où il était le 8 septembre, quand la question est venue sur le tapis au comité et qu'on y a répondu.

M. Towers: Il était là.

M. Manly: S'il était là, il aurait mieux fait d'être attentif à la question et à la réponse. Le député de Lethbridge-Foothills (M. Thacker) a posé essentiellement la même question en ces termes:

Ce qui m'inquiète dans le sous-amendement de M. Benjamin à propos du transport à partir d'un élévateur, c'est que dans ma circonscription il y a une ligne secondaire qui va à Cardston, très loin de la ligne Lethbridge-Medicine Hat et que périodiquement le pont s'écroule et qu'ainsi dans de telles circonstances ce sous-amendement empêcherait l'administrateur de payer le transport de ce grain à partir de l'élévateur de Cardston.

Le député de Regina-Ouest lui a répondu...

M. le vice-président: A l'ordre. La présidence interrompt le député à regret, mais le temps qui lui était alloué est expiré. Il peut poursuivre si la Chambre y consent à l'unanimité.

Des voix: D'accord.

Une voix: Non.

M. le vice-président: Il ne semble pas y avoir unanimité.

M. Len Gustafson (Assiniboia): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement et avec une certaine inquiétude le débat sur la motion n° 35. D'un côté, le parti libéral a décidé de tout donner aux chemins de fer et de l'autre le NPD a décidé de s'opposer à toute forme de progrès. Je voudrais essayer d'exprimer clairement la position de mon parti.