

tions cet après-midi au sujet de la motion n° 34 qui tend à amender le projet de loi C-155, mieux connu dans la région que je représente sous le nom de projet de loi du Corbeau. La motion elle-même, qui émane de notre parti, demande à supprimer l'article 17(4) du projet de loi, qui dit:

(4) 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.

Cette disposition, à première vue acceptable, est un peu préoccupante quand on l'analyse de plus près. Tout d'abord, c'est un quelconque administrateur, responsable devant le cabinet comme le demandent les libéraux, qui est chargé de défendre les intérêts des producteurs céréaliers. Je serais plus enclin à admettre cela si les intérêts des producteurs céréaliers avaient été mieux défendus, mais je ne vois pas que le gouvernement des copains libéraux se soit chargé jusqu'ici de protéger les intérêts des producteurs. Au contraire, ces intérêts ont été négligés. Sinon, pourquoi en serions-nous même à discuter ce projet de loi qui parle expressément du tarif statutaire ou de l'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau sur lequel l'Ouest compte depuis tant d'années pour assurer la rentabilité de son agriculture, et que nous considérons au fond comme une des raisons de notre appartenance à la Confédération?

Au fond, je me demande si le gouvernement a jamais voulu défendre les meilleurs intérêts des producteurs céréaliers. S'il l'avait fait, s'il l'avait prouvé dans le passé, peut-être serais-je disposé à laisser cet article dans le projet de loi C-155. Il a été dit cet après-midi que ce seraient les gros transporteurs routiers qui en profiteraient. C'est peut-être exact. Il faut bien subventionner ceux qui se voient obligés de transporter du grain par camion sans l'avoir cherché. En proposant de supprimer ce passage du projet de loi, je ne m'élève pas contre les producteurs céréaliers ni contre les petits transporteurs routiers. Dans certaines régions de ma circonscription, il faudrait traiter plus justement, plus équitablement les agriculteurs qui sont obligés de passer par le réseau d'élevateurs actuel pour acheminer leur grain. Je pense à des endroits comme Goodsoil dans ma circonscription, où producteurs et agriculteurs sont obligés de parcourir 45 milles en certains cas pour amener par camion leur grain au plus proche élévateur. Pourquoi? Parce qu'il n'y a pas de ligne de chemin de fer dans la région pour transporter leur grain.

● (1650)

Comme je l'ai dit dans mes interventions antérieures sur le projet de loi C-155, il y a d'autres endroits de ma circonscription où les élevateurs sont engorgés pendant une bonne partie de l'année. Les transports ferroviaires sont si mauvais que les élevateurs sont engorgés parce que le grain n'en sort pas comme il le devrait. Les agriculteurs qui veulent livrer du grain aux élevateurs ne le peuvent pas parce que ceux-ci sont engorgés. Le chemin de fer qui arrive au point de livraison de Meadow Lake, c'est-à-dire les rails et la voie, sont en si mauvais état d'entretien qu'il n'est pas possible d'y amener des wagons-trémies, de les charger à plein et de les ramener.

Si cette clause renfermait des dispositions conformes aux intérêts des producteurs de grains, je n'approuverais pas l'amendement, mais j'estime devoir lui donner mon appui parce que ces conditions ne sont pas réunies dans le bill. Le gouvernement nous demande de lui faire confiance pour assurer la protection des intérêts des céréaliers. A en juger par ce qu'il a fait jusqu'ici, je me garderai bien de lui accorder cette

Transport du grain de l'Ouest—Loi

confiance au nom des producteurs de ma circonscription. Il a échoué dans les cas du crédit agricole, du transport ferroviaire et du maintien du tarif statutaire. Comment pouvons-nous croire, tout à coup, que l'administrateur, qui répondra des transports au cabinet, sera disposé à conclure des accords conformes aux intérêts des producteurs? J'en doute fort quant à moi.

Donc, si les conditions prévues pouvaient servir les intérêts de tous les agriculteurs, y compris ceux de mon cousin de Meadow Lake qui, à l'aide d'une semi-remorque, doit parfois transporter son grain sur de longues distances parce que Meadow Lake n'offre pas les moyens de transport voulus, dans ce cas je serais en faveur. Les agriculteurs qui offrent à leurs voisins et à leurs amis de transporter leur grain à l'aide de leur semi-remorque, devraient pouvoir bénéficier d'une subvention parce qu'ils aident ainsi leurs voisins et parce qu'ils s'efforcent d'accroître leur revenu agricole qui, comme c'est le cas pour la plupart des exploitants de l'ouest du Canada, n'est pas très élevé par les temps qui courent. Les petits camionneurs indépendants sont absolument nécessaires là où les conditions de transport sont effroyables, par exemple dans la circonscription que je représente. Les sociétés de transport ne peuvent fournir suffisamment de wagons. S'il y en a assez, ce sont parfois les voies elles-mêmes qui ne permettent pas d'acheminer des chargements complets.

Tous les députés doivent se rendre compte que si on pouvait compter sur un bon système de transport ferroviaire, le transport du grain par camion ne devrait pas dépasser le point de livraison le plus proche, soit seulement quelques milles. Les céréaliers devraient pouvoir transporter leurs produits aux élevateurs quand ils ont besoin d'argent et quand ils en ont le temps. Or, ce n'est pas ce qui se passe actuellement. A-t-on servi les intérêts des producteurs depuis quelques années en laissant se détériorer le réseau de transport ferroviaire? Je ne pense pas qu'il soit possible de prétendre avoir ainsi servi leurs intérêts.

Si ces conditions ne sont pas prévues dans le projet de loi, que fera l'administrateur qui sera responsable devant le Cabinet et devant nos vis-à-vis libéraux? Ce ne sont pas les agriculteurs de Goodsoil qui vont en profiter, eux qui doivent expédier leurs grains par camion. Ce ne sera pas plus profitable aux camionneurs artisans qu'il s'agisse d'exploitants à plein temps ou de camionneurs à temps partiel. Je soutiens que les bénéficiaires seront les grosses entreprises de camionnage. Peut-être verrons-nous bientôt Maislin s'établir en Saskatchewan.

M. Towers: Non merci.

M. Anguish: Cette compagnie semble avoir suffisamment profité du gouvernement fédéral. J'entends un député à ma droite déclarer: Non merci. Je le comprends. Maislin peut bien rester loin de chez nous; qu'elle ne vienne pas défoncer nos routes, exploiter les contribuables et leur siphonner leur argent. Pas plus que nous ne voulons qu'elle vienne siphonner celui des agriculteurs des Prairies.

Meadow Lake compte une assez grosse entreprise de camionnage que vient d'acquérir Canadian Pacific Transport. La vente sera conclue le mois prochain. C'est un entrepreneur local qui avait réussi à mettre sur pied cette entreprise et par la suite, il a cru bon de s'en défaire. J'admire son esprit d'entreprise mais pourtant, je n'ai pas hâte de voir la Canadian Pacific Transport transporter notre grain par la route. Elle s'y