

Transport du grain de l'Ouest—Loi

J'affirme que la mesure à l'étude accélérerait l'abandon des lignes d'embranchement; pourtant, je rappelle à la Chambre que le gouvernement s'était engagé à dépenser un milliard 72 millions de dollars pour réparer les lignes d'embranchement. Selon certains fonctionnaires du ministère des Transports, ces travaux coûteront un milliard six cent millions, ce qui laissera 528 millions pour réparer les autres embranchements qui font partie du réseau principal de lignes dont on avait paraît-il garanti le maintien au moins jusqu'en l'an 2000. Sous prétexte de donner aux petites entreprises de camionnage une part des avantages produits par les taux statutaires et subventionnés pour le transport des céréales, le gouvernement abandonnera au moins 1,500 milles de lignes de chemin de fer de plus dans l'ouest du Canada, où 3,000 milles de voies ont déjà disparu.

Je voudrais porter à l'attention des députés un télex que le Syndicat du blé de la Saskatchewan a envoyé au ministre le 21 septembre dernier pour lui faire part des très graves préoccupations que lui causait l'insuffisance des fonds consacrés à moderniser les embranchements du réseau ferroviaire qui assure le transport céréalier dans l'ouest du pays, et il précisait de quel ordre était ce «trou». Il est clairement ressorti, d'après les réponses fournies par le ministre à la Chambre l'autre jour, que, pour le moment, le gouvernement cherche à abandonner entre 1200 et 1800 milles de voies d'embranchement et à faire assumer aux municipalités et aux gouvernements provinciaux le coût du transport céréalier.

Je voudrais faire part à la Chambre de l'expérience à cet égard qu'a vécu l'État de l'Iowa il y a quelques années de cela. On devait abandonner un grand nombre de voies d'embranchement et beaucoup l'ont été effectivement. Quelques années plus tard, les autorités de l'État ont constaté qu'il leur en aurait coûté moins cher de subventionner les sociétés ferroviaires pour que celles-ci entretiennent les voies en question, car les coûts de réfection et de construction des routes et des autoroutes de comté et de l'État étaient plus élevés. Elles ont donc rétabli les subventions pour ne plus avoir à revivre la pénible expérience que l'on projette maintenant dans l'ouest.

Je puis vous assurer, monsieur le Président, que cette motion n'a pas pour objet de porter préjudice ou de nuire aux certaines de petites entreprises de camionnage qui assurent à l'heure actuelle le transport céréalier dans l'Ouest. Leur rôle continuera d'être important. Toutefois, si l'on permet à l'administrateur de conclure tous les accords qu'il voudra, il cherchera à en promouvoir un grand nombre, à mon avis, avec une ou deux des grandes entreprises de camionnage. Et c'est la petite entreprise dans ce domaine, qui se retrouvera le bec à l'eau. Voilà pourquoi cette motion a été proposée.

Son principal objet est de sauvegarder le réseau principal des embranchements afin qu'il ne soit pas possible aux camions du CN et du CP d'envahir les villes, grandes et petites, des régions rurales des Prairies et d'enlever le pain de la bouche des petites entreprises de camionnage. La chose s'est déjà produite à maintes reprises pour un tas d'autres marchandises.

Il importe au plus haut point de se rappeler que le gouvernement s'est bel et bien engagé à remettre en état ces embranchements. La disposition permettant à l'administrateur de conclure des accords de réciprocité nous apparaît comme un moyen habile pour le gouvernement d'éviter de tenir sa promesse, tout en se débarrassant de frais que lui-même et les sociétés ferroviaires auraient dû assumer. D'après moi, ce sont

les céréaliers, les municipalités rurales et les gouvernements provinciaux qui auront à assumer ces frais supplémentaires.

Or le gouvernement fédéral est responsable du réseau ferroviaire national. Je ne voudrais pas que les difficultés de l'Iowa se répètent dans ma province. Car dans cette éventualité, les autorités de ma province se verraient dans l'obligation soit de subventionner d'une manière plus directe les travaux de voirie et d'aménagement du réseau routier provincial et municipal soit de subventionner l'entretien des embranchements. Mais pareille responsabilité n'entre certainement pas dans le mandat d'une municipalité ou d'un gouvernement provincial. Elle incombe plutôt au gouvernement fédéral.

A plusieurs reprises, et notamment dans l'exemple que je viens de citer, le gouvernement cherche à se défilier et à ne pas tenir ses promesses dans cette mesure législative. Depuis six ou sept ans, il annonce deux ou trois fois par an son intention de remettre en état les voies du réseau principal. Le sort de certaines lignes n'a pas encore été décidé et l'on ne sait toujours pas si elles seront reliées au réseau principal ou si elles seront abandonnées. Tant que la question n'aura pas été réglée, il ne devrait pas être possible au gouvernement, par le biais de cette mesure, d'accélérer l'abandon de ces voies afin qu'elles ne puissent pas être reliées au réseau principal, ou encore d'autoriser l'abandon des voies déjà reliées à ce réseau. Tels sont le but et l'objet de ce projet de loi.

Vous allez peut-être penser, monsieur le Président, que j'agis un peu en paranoïaque ou en victime d'un complot, mais nous avons des souvenirs plutôt amers, c'est le moins qu'on puisse dire, de la politique fédérale relative aux embranchements. Je crois qu'en l'occurrence, le gouvernement essaie d'utiliser les petites entreprises de camionnage pour abandonner de nouvelles lignes. Comme des camions de plus en plus gros transportent des marchandises sur des distances de plus en plus longues, les grosses sociétés de camionnage accaparent le marché et les petits camionneurs commerciaux des Prairies n'ont pas eu la possibilité de soutenir la concurrence. En effet, ils n'ont ni les capitaux ni les ressources voulues pour acheter un parc de camions. L'un de mes collègues va nous expliquer comment une petite entreprise de camionnage de la Saskatchewan a déjà été rachetée par le CP en prévision de ce genre de mesure législative, parce que le CP veut abandonner encore un embranchement.

Je le répète, si la Chambre accepte ma motion, elle ne fera aucun tort aux centaines de petites entreprises commerciales de camionnage actuellement exploitées dans les trois provinces des Prairies; au contraire, elle contribuera fortement à protéger et maintenir les embranchements et à faciliter la remise en état du réseau actuel.

● (1220)

M. Stan J. Hovdebo (Prince-Albert): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir au sujet de cet amendement qui vise à supprimer une disposition préjudiciable adoptée grâce à la coalition conservatrice-libérale au comité. La motion vise à modifier le paragraphe 17(4), que voici:

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.