

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Au comité, l'ex-sous-ministre a dit que la seule source de fonds était la Caisse de rationalisation des embranchements. Je voudrais attirer l'attention de la Chambre, toutefois, sur le fait que les fonds pour l'expansion des embranchements ferroviaires sont insuffisants. Quelque 1.6 milliard de dollars seront nécessaires pour améliorer toutes les lignes déjà garanties par la CTC d'ici à l'an 2000, mais moins de 1.1 milliard de dollars ont déjà été alloués à cette fin, de sorte qu'il manque encore 500 millions de dollars. On ne sait pas très bien d'où proviendront les fonds nécessaires pour effectuer le camionnage proposé à l'article 4.

Dans des interventions antérieures, mes collègues ont montré qu'il faudrait établir des critères d'admissibilité aux subventions destinées au transport du grain par camion depuis d'autres élévateurs et d'autres embranchements ferroviaires. Nous avons donc proposé que, dans les accords pour le transport du grain depuis des embranchements ferroviaires, ne devraient être admis que ceux pour lesquels la CTC a tenu des audiences et a entendu le point de vue de toutes les parties intéressées des localités et dont elle a recommandé l'abandon. Ce n'est que dans ces cas que des camions devraient être utilisés pour le transport du grain aux points de livraison situés sur les lignes principales. Je crois que nous n'avons pas le choix. La question de savoir qui touche la subvention ou quels camions doivent être subventionnés n'a pas été bien établie dans le projet de loi, de sorte qu'on ne sait pas du tout d'où viendront les subventions ni où elles iront. Devrions-nous faire transporter le grain franco à bord depuis la moissonneuse-batteuse de l'agriculteur? S'il y a du camionnage subventionné pour certains agriculteurs, qui devrait et qui ne devrait pas y avoir accès?

Nous tentons d'éclaircir ces questions en déclarant simplement que tout accord prévoyant une subvention ne devrait viser que les endroits où il y a des élévateurs et où la CTC a décidé par processus normal et légitime de supprimer la ligne. Cela ne laisserait d'autre choix aux agriculteurs de la région que de transporter leur grain eux-mêmes sur de longues distances. Comme mesure provisoire pour la durée de la période d'adaptation et si la motion est adoptée, l'administrateur serait autorisé à établir un programme de camionnage pour quelques années, jusqu'à ce que des accommodements puissent être faits.

Il n'est que juste de limiter l'article à ces cas-là, parce qu'il est trop difficile de décider où la subvention doit aller. Il existe déjà beaucoup d'arrangements entre agriculteurs et transporteurs routiers, ainsi qu'entre exploitants d'élévateurs et transporteurs routiers. Injecter une forme partielle de subvention dans ce système, ne ferait que faire naître l'incertitude. Nous ne saurions pas quelles seraient les entreprises qui pourraient survivre. Si l'on en juge par certaines déclarations, le programme favoriserait le regroupement des entreprises de transport routier sous l'égide des deux grands chemins de fer, qui possèdent déjà les plus grosses entreprises de ce secteur mais qui n'ont pas encore abordé le camionnage du grain, même s'ils semblent s'y préparer.

Je vois que j'ai presque épuisé mon temps de parole, monsieur le Président. J'espère que la Chambre voudra bien envisager cet amendement qui plafonnerait le montant que l'administrateur pourrait affecter à un programme de transport routier

pour les embranchements ferroviaires abandonnés par décision de la CCT.

M. Simon de Jong (Regina-Est): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que j'interviens dans le débat sur la motion n° 35, présentée par mon collègue le député de Regina-Ouest (M. Benjamin). Comme la motion n° 34, elle vise à restreindre le transport routier du grain. Nous avons présenté la motion n° 35 pour parer au cas où la motion n° 34 serait défaite. Notre préférence irait à la motion n° 34, mais si elle est repoussée par la Chambre, nous demandons que la motion n° 35 soit envisagée sérieusement.

Nous adjurons la Chambre de veiller à ce que des embranchements ne soient pas abandonnés. Nous implorons les députés de ne pas instaurer graduellement, sinon d'une façon plus brutale, un système radicalement nouveau de transport du grain.

Comme cela a été dit dans la discussion de la motion n° 34 et de la motion n° 35, le réseau ferré est indispensable au transport du grain, surtout en Saskatchewan. Il y a un grand nombre de petites villes et de villages dans tous les coins de la province qui sont reliés à un réseau de routes. La population est disséminée sur une étendue plus grande qu'en Alberta ou au Manitoba. Le réseau ferré est indispensable pour que le grain provenant de divers points soit acheminé vers un réseau central qui l'expédie ensuite vers les deux côtes et la baie d'Hudson. En facilitant le transport routier de grandes quantités de grain, on porte un coup dur aux exploitants de ce réseau ferroviaire, ainsi que de notre réseau routier. Au fond, monsieur le Président, notre parti craint que le libellé actuel du projet de loi n'autorise l'administrateur, le gouvernement et les sociétés ferroviaires à faire transporter désormais les céréales par la route, ce qui leur permettrait de prouver, chiffres à l'appui, qu'il n'y a plus de raisons légitimes de transporter le grain sur certaines voies ferrées, et donc de recommander éventuellement l'abandon de ces dernières.

● (1550)

Certains de nos collègues conservateurs et moi-même croyons que des libéraux ont à tort accusé les néo-démocrates d'être réactionnaires et de vouloir sauvegarder un système tombé dans la désuétude. En réalité, monsieur le Président, nous essayons de protéger un certain mode de vie que l'on connaît en Saskatchewan, celui d'une collectivité vivant d'une agriculture diversifiée. Nous cherchons à protéger toutes ces petites localités rurales, car nous croyons que ce mode de vie est extrêmement important en Saskatchewan et qu'il convient de le sauvegarder, et non pas de le détruire. Le tissu social des régions rurales de la Saskatchewan ne devrait pas être à la merci de considération d'ordre purement pécuniaire. Il en existe d'autres dont il faut tenir compte également. Voilà pourquoi nous prions instamment les députés d'adopter les amendements que nous proposons.

Les arguments économiques qu'on nous a servis sont pernicieux à certains égards, car ils tiennent compte, non pas de l'ensemble des aspects économiques, mais de quelques-uns seulement. Bien souvent ils laissent de côté les frais très considérables que les municipalités rurales et les provinces devront payer pour entretenir le réseau routier. Pour la gouverne de la Chambre, monsieur le Président, j'aimerais citer en partie les