

Transport du grain de l'Ouest—Loi

une conscience sociale. Mais si on réussit à gérer une économie avec efficacité, c'est toute la nation qui s'enrichit et il est dès lors possible d'avoir une conscience sociale.

Pour être rentable, un chemin de fer, doit transporter environ 60,000 boisseaux de grains par mille. Il exploite des tronçons de voie ferrée qui peuvent être remplacés avantageusement par des camions. Cela permet d'envisager différentes options. De 1974 à 1979, le ministre des Transports de l'époque, Otto Lang, a supprimé 2,300 milles de voies ferrées dans les Prairies. Si on avait suivi la politique préconisée par le NPD, aucune solution de rechange aux chemins de fer n'aurait été offerte. Les chemins de fer auraient disparu mais il n'y aurait eu personne pour faire appel aux services de camionnage car les collectivités auraient déperî et se seraient éteintes. Telle aurait été la solution du NPD.

Quand l'Administration du transport des grains décide qu'il est plus avantageux d'utiliser des camions, il faut qu'il y ait des camions de disponibles. Les chemins de fer sont suffisamment occupés. D'autres moyens peuvent être envisagés. Il se peut que les céréaliers aient de la difficulté à écouler une partie de leur blé soit qu'ils ne puissent le vendre à l'étranger ni le vendre pour la farine, mais ils pourraient alors le vendre à un parc d'engraissement tout proche en ayant recours à des camions là où les chemins de fer font défaut.

Le problème, ce n'est pas, Votre Honneur, contrairement à ce qu'a dit le député de Broadview-Greenwood (M^{me} McDonald), tout comme d'autres députés néo-démocrates, que le gouvernement fédéral se décharge sur les provinces d'un fardeau qu'il devrait assumer lui-même. Ce qui nous intéresse, ce n'est pas le fait qu'il y ait conflit entre les deux paliers de gouvernement, c'est le fait qu'il n'y ait qu'un seul contribuable. Ce dernier souhaite le système de transport le plus efficace possible, quel qu'il soit.

Ce qu'il faudrait bien comprendre, c'est que quand on consacre un certain montant d'argent à l'entretien des assises des embranchements ferroviaires, ces derniers ne serviront à transporter qu'une seule denrée, des céréales. Quand on dépense de l'argent pour les routes, ce n'est pas pour transporter uniquement du grain mais pour bien d'autres fins.

● (1220)

De nos jours, monsieur le Président, on utilise le chemin de fer essentiellement pour expédier des denrées par wagons entiers. On voit des trains entiers de bois de charpente, de potasse, de charbon, de grain et ainsi de suite. L'époque où un train transportait du courrier, des produits d'épicerie pour le magasin général, des pièces pour l'atelier d'usinage et quelques caisses de crème est depuis longtemps révolue. Monsieur le Président, les coûts que doit assumer le producteur de céréales pour faire transporter un convoi de grain inférieur à un train entier sont si élevés que si l'Office du transport du grain peut recourir à un moyen de transport plus économique le NPD ne

voudrait sûrement pas refuser cette économie à la région concernée.

Ce qui compte avant tout, monsieur le Président, c'est l'efficacité. Il nous faut atteindre le plus haut degré d'efficacité possible, et le chemin de fer est manifestement le plus efficace seulement pour le transport en grandes quantités. Beaucoup d'agriculteurs seront privés de service s'ils ne peuvent recourir au camionnage. Grâce à cette dernière solution, ils ne sont pas limités aux marchés de l'exportation.

Le président suppléant (M. Corbin): La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

Le président suppléant (M. Corbin): Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Corbin): Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le président suppléant (M. Corbin): Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Corbin): A mon avis, les non l'emportent.

Et plus de cinq députés s'étant levés:

Le président suppléant (M. Corbin): Aux termes de l'article 79(11) du Règlement, le vote inscrit sur la motion est différé.

M. Les Benjamin (Regina-Ouest) propose:

Motion n° 35.

Qu'on modifie le projet de loi C-155, à l'article 17, en retranchant la ligne 26, page 8, et en la remplaçant par 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.»

M. Stan J. Hovdebo (Prince-Albert): Monsieur le Président, je trouve quelque peu absurde de devoir prendre la parole au sujet de cette motion, car cela présuppose que la motion n° 34 est rejetée. Je suis certain que vous-même et d'autres députés reconnaissez que la motion n° 34 est la motion clé, et notre parti a réussi au cours des derniers jours, par les arguments qu'il a avancés au sujet de cette motion, à convaincre les libéraux et les conservateurs de l'appuyer. Je suis également certain que les auditeurs qui sont à l'écoute trouvent incompréhensible que nous discussions d'une motion qui présuppose qu'une autre motion a déjà été rejetée, alors que cette autre motion n'a même pas été mise aux voix. Cependant, telle est la situation, et nous devons faire comme si le paragraphe 17(4) n'avait pas été supprimé.

Je crois que pour comprendre le sens de ce débat, il faut lire l'article visé par l'amendement. Le paragraphe 17(4) dit: