

Transport du grain de l'Ouest—Loi

deux canalisations d'égoût ou câbles téléphone différents, parce que sur le plan économique cela n'est pas rentable.

Prétendre que la concurrence est nécessaire entre les camionneurs et les chemins de fer, c'est dire qu'il faut favoriser la concurrence entre les lignes de transmission électrique ou encore les compagnies de téléphone. Cela coûtera extrêmement cher d'avoir deux systèmes viables de transport et d'expédition du grain et, en dernier ressort, ce sont les contribuables et les agriculteurs, les céréaliculteurs, qui finiront pas devoir payer l'entretien de ces deux réseaux. Pour ma part, je suis sûr que l'un des deux finira par l'emporter sur l'autre, et ce sera le transport routier si le projet de loi à l'étude, plus cet amendement, est adopté.

● (1640)

Cet article, qui a été proposé par les conservateurs et adopté par les conservateurs et les libéraux au comité et que le présent amendement du député de Regina-Ouest (M. Benjamin) cherche à supprimer, permettra l'introduction graduelle des camions dans le domaine du transport du grain et l'abandon de certaines lignes ferroviaires.

Lorsque nous parlons de camionnage, nous parlons, en fait, du CN et du CP. Ce sont les principales entreprises dans ce domaine et cette mesure leur permettrait d'utiliser, parfois, des camions, au lieu de leurs voies ferroviaires pour le transport du grain. Pourquoi s'opposeraient-elles à cette mesure? Les routes sont entretenues grâce aux impôts municipal et provincial. C'est là une responsabilité de moins pour les chemins de fer et ils sont donc, c'est évident, en faveur de l'abandon de nombreux embranchements et de l'utilisation de camions pour le transport du grain. Il est dans leur intérêt que cet amendement soit présenté et adopté. Aussi, lorsque nous entendons des députés conservateurs nous parler de l'intérêt des producteurs, cela nous fait penser au livre de George Orwell intitulé *1984* dans lequel les mots sont une chose, mais leur signification réelle en est une autre.

Pourquoi nous, du Nouveau parti démocratique, devons-nous absolument appuyer cet amendement et empêcher la venue des camions dans le transport des céréales? Tout d'abord, nous croyons qu'il faut conserver les lignes secondaires. Nous devons, une fois pour toutes, établir que le principal moyen de transport des céréales dans l'Ouest doit être le chemin de fer. Nous ne devons pas nous laisser leurrer par des mesures comme ce projet de loi qui menacent notre réseau ferroviaire.

En outre, nous croyons qu'en permettant le transport par camion, nous ne faisons qu'encourager l'implantation d'un plus grand nombre de terminus intérieurs. Le député de Red Deer (M. Towers) qui vient tout juste d'intervenir n'a fait pratiquement que soutenir ce point de vue lorsqu'il nous a dit à quel point le terminus intérieur de Weyburn était une bonne chose et dans quelle mesure il dépendait du camionnage. L'implantation de certains terminus du genre en Saskatchewan ferait s'effondrer sans aucun doute l'édifice social de cette province. Les petites localités, les unes après les autres, disparaîtraient à cause de l'utilisation de camions.

Nous lutterons pour éviter cela, car nous croyons que les gens doivent être en mesure de maîtriser leur propre destinée et qu'il ne faut pas laisser aux chemins de fer et à quelques grosses sociétés céréalnières la haute main sur la santé et le mieux-être des régions rurales de la Saskatchewan. Cela

revient aux gens et non aux membres de quelques conseils d'administration de sociétés.

Les Syndicats du blé seront l'autre grand perdant dans toute cette affaire. Ils tirent leur existence d'un système décentralisé de réception et de manutention des céréales, système qui permet à de nombreuses petites villes et agglomérations rurales de survivre et entraîne d'énormes investissements. Si le transport par camion est permis, de nombreux élévateurs ruraux et de nombreuses localités n'auront plus leur raison d'être, ce qui entraînera la perte d'énormes investissements par les Syndicats du blé. Les grosses sociétés céréalnières privées comme Cargill pourront allègrement entrer en scène.

Je prétends que l'adoption de ce projet de loi et le rejet de notre amendement aujourd'hui entraîneront une érosion soutenue de la part du marché des syndicats dans les dix années à venir. Bien loin de devenir les principaux manutentionnaires de céréales dans l'Ouest, ils verront leur importance diminuer. Les manutentionnaires céréaliers privés comme la société Cargill auront remporté la victoire et les Syndicats du blé disparaîtront.

Les agglomérations locales y perdront également beaucoup. D'aucuns ont prétendu que nos routes étaient assez bien entretenues à l'heure actuelle pour que les camions céréaliers puissent emprunter les chemins municipaux sans les endommager ou sans qu'il soit nécessaire d'augmenter l'impôt municipal et l'impôt provincial pour leur entretien. Je voudrais bien que ce fût vrai, mais les faits prouvent le contraire. Des députés de mon parti ont cité l'exemple de l'Iowa. Le transport à grande échelle du grain par camion dans cet État s'est révélé si coûteux qu'il a été décidé de subventionner les chemins de fer et de s'en servir comme principal moyen de transport du grain. C'est ce que j'ai pu constater aussi lorsque je suis allé au Dakota-Nord et au Montana, au printemps de 1982. Je me suis alors entretenu avec des propriétaires d'élévateurs, des producteurs et le commissaire de l'Agriculture de l'État du Dakota-Nord. Tous sans exception m'ont dit et redit que le transport du grain par camion nuisait aux petits points de livraison et accroissait énormément les frais d'entretien des routes. Je crois qu'il serait vraiment absurde de vouloir prétendre le contraire.

En terminant, je voudrais parler brièvement du rôle du petit camionneur. Les petits camionneurs auxquels j'ai parlé m'ont dit que les gros camionneurs ne leur permettaient pas d'exister. En Saskatchewan, par exemple, pas plus tard que le 22 septembre dernier, le service de camionnage du CP a acquis quatre grandes sociétés de camionnage de la Saskatchewan. L'acquisition de ces quatre sociétés, qui avaient des revenus de plus de dix millions de dollars l'an dernier, est un autre exemple des pouvoirs que les sociétés ferroviaires accaparent dans le domaine du camionnage.

Je vois que mon temps est expiré, monsieur le Président. Je demande le consentement unanime de la Chambre pour terminer mes observations.

Le président suppléant (M. Corbin): Y a-t-il consentement unanime pour permettre au député de poursuivre ses observations?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

M. Doug Anguish (The Battlefords-Meadow Lake): Madame le Président, je voudrais présenter quelques observa-