

M. Nystrom: L'appuyez-vous?

M. McKnight: Nous nous demandons si les députés néo-démocrates utiliseront leur influence—j'espère vraiment qu'ils le feront—car dans tous les secteurs de ma circonscription où des embranchements ont été abandonnés et où les agriculteurs sont allés demander aux compagnies d'élévateurs locaux si elles comptaient conserver les élévateurs au même endroit, elles ont toutes répondu qu'elles ne pouvaient le faire puisqu'il n'y avait plus d'embranchement. Les agriculteurs ont alors demandé si elles comptaient améliorer leurs installations afin qu'elles puissent recevoir des camions à remorque et à semi-remorque. La réponse a été la même. J'espère que le NPD et les députés de l'Ouest utiliseront leur influence pour persuader ces compagnies de laisser leurs installations même lorsque les lignes sont abandonnées. Il est sensé d'avoir un réseau d'élévateurs hors-voie lorsqu'il n'y a pas de ligne ferroviaire. Nous en avons débattu à plusieurs reprises ici même.

L'autre jour, le député de The Battlefords-Meadow Lake (M. Anguish), et je crois qu'il parlait d'expérience, est intervenu au sujet de régions du nord de sa circonscription pour lesquelles un amendement sur le transport routier serait le bienvenu. Nous savons qu'un amendement prévoyant le transport routier pourrait se révéler avantageux pour la population des circonscriptions de la région de la rivière à la Paix. Mais ce que les producteurs de l'Ouest canadien veulent le plus, c'est avoir leurs lignes de chemins de fer, comme nous l'avons souvent dit ici. Le gouvernement s'est engagé à améliorer ces lignes. Nous avons été renversés, après la présentation de notre amendement, d'entendre le sous-ministre dire qu'à ce qu'il avait compris, il y aurait une sorte de partage à réaliser entre l'argent prévu pour l'amélioration des embranchements, qui n'entre pas dans le cadre de ce projet de loi, et une certaine forme d'aide au transport routier. Nous n'avions pas du tout prévu cela, parce que le gouvernement s'était formellement engagé à améliorer les embranchements. Dans ma circonscription, où il y a les subdivisions Dodsland et Matador, il ne sera plus possible d'acheminer le grain s'ils ne reçoivent plus de fonds pour l'amélioration. Aussi bien les élévateurs que les producteurs de ces régions ont fait confiance à la promesse du gouvernement fédéral.

● (1740)

Donc, quand nous examinons la formule de l'élévateur hors ligne, j'espère que le Nouveau parti démocratique usera de son influence, comme nous le ferions et comme les producteurs vont le faire, pour conserver un réseau d'élévateurs aux endroits où il y a eu abandon d'embranchements. Sinon, l'amendement va faire long feu. Il n'en sortira aucun avantage pour les producteurs céréaliers de l'Ouest canadien.

On nous a parlé et on continue de nous parler des gros transporteurs routiers. Je connais quelque six entreprises de camionnage dans ma région: Loppacher Turners, Leys Brothers, Roberge, Kindersley Freighters, et Biggar Transport. Toutes ces entreprises ont quatre ou cinq camions. Il y a également Smith Transport dans ma région, je ne tiens pas à mettre le NPD en fureur. Il appartient à Hershel Smith, de Sanctuary, agglomération de 15 personnes où il en emploie cinq. Quand nous parlons de transporteurs routiers, c'est de petites entreprises comme celles-là qu'il s'agit. Quant à moi, nous ne nous préoccupons pas des sociétés capables de générer plus de dix millions de recettes l'an dernier, comme les quatre entreprises

Transport du grain de l'Ouest—Loi

que le Canadien Pacifique a acquises en Saskatchewan. Je ne les ai pas vues transporter du grain, mais je ne m'en fais pas à leur sujet parce qu'elles ont leurs permis et leurs autorisations. C'est pour cela que le Canadien Pacifique les a achetées, et non pour transporter du grain.

Ceux qui vont profiter de cette modification visant le camionnage, c'est avant tout les producteurs et les petits transporteurs routiers indépendants qui ont de trois à six véhicules. Ces transporteurs-là dépensent leur argent au niveau local; ils achètent leur carburant aux dépôts locaux; ils achètent leurs pneus au garage local et ils font faire leur entretien localement. En plus, ils versent des salaires dans ces petites localités de l'Ouest, qui n'ont à peu près pas d'autres industries. Quand on songe à l'avantage que cela représente pour un employeur qui fait travailler cinq personnes dans des petites localités, et quand je dis petites je parle de la mienne qui compte 25 personnes, on se rend compte que cela procure plus d'avantages que probablement les chemins de fer à Melville ou à Biggar, dans ma circonscription, ou à Wilkie. Ils dépensent toutes leurs recettes dans ces petites localités.

J'espère que le prochain orateur néo-démocrate pourra nous expliquer si l'amendement du NPD va garantir un réseau d'élévateurs hors ligne, ou si les élévateurs seront supprimés, comme ils l'ont été dans le passé, parce qu'il n'y aura pas de chemin de fer. Dans ma région du Canada, c'est ce qui est arrivé sur chaque embranchement qui a été abandonné. J'espère que ces députés-là useront de leur influence, comme nous l'avons fait, pour conserver l'élévateur hors ligne.

Mlle Pauline Jewett (New Westminster-Coquitlam): Monsieur le Président, comme les députés semblent l'avoir oublié, la motion n° 35 est ainsi conçue:

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. Beatty: Pourriez-vous le répéter?

Mlle Jewett: Plaisanterie à part, je crois que les députés ont oublié que la motion demande tout simplement que les accords ne prévoient pas le transport des céréales par camion à partir d'un point d'expédition situé sur des lignes ferroviaires qui n'ont pas été abandonnées et je le souligne, sur des lignes ferroviaires qui n'ont pas été abandonnées.

Je voudrais répéter aussi que le gouvernement fédéral n'a confié ni au ministère des Transports ni à la CCT, le soin de faire une étude sur les répercussions d'une circulation routière accrue sur les coûts d'entretien des routes, sur les budgets provinciaux et municipaux ou sur l'ensemble des coûts du système.

J'ignore si des députés ont étudié la situation dans des régions comparables pour se rendre compte comment les problèmes ont été réglés, mais j'ai examiné celle de l'État d'Iowa où l'on cultive beaucoup de céréales. Cet État a abandonné le transport ferroviaire des céréales pour adopter le transport routier à destination d'élévateurs terminus intérieurs, comme le propose le projet de loi C-155. On s'y est rendu compte que les camions lourds ont endommagé les routes trois fois plus rapidement que le gouvernement ne pouvait assumer les frais de leur réfection. L'État a donc mis au point un programme de subvention des embranchements existants pour encourager le