

d'accord. Nous arrivons parfois à nous entendre, même avec le NPD. Certains amendements ont été adoptés à l'unanimité au comité. De fait, le premier amendement à être adopté avait été proposé par le NPD, qui voulait au départ étouffer la mesure.

En proposant cet amendement, le NPD veut faire disparaître une nouvelle disposition prévoyant que «l'administrateur peut conclure un accord pour le mouvement du grain par transport routier s'il l'estime conforme aux intérêts des producteurs». Il s'agit des intérêts des producteurs et non pas des intérêts des laquais néo-démocrates des sociétés ferroviaires ou de ceux des sociétés elles-mêmes, mais bien des producteurs, des céréaliculteurs, des hommes et des femmes qui cultivent et qui vendent les céréales. Ce n'est pas dans l'intérêt des compagnies ferroviaires, des sociétés d'élévateurs ni des gouvernements provinciaux, mais plutôt dans celui des céréaliculteurs.

Les députés situés à notre gauche pleurnichent toujours en nous demandant de protéger les embranchements. J'en entends même un qui croasse en ce moment. Revenons un peu en arrière. En 1979, à l'époque où le député de Végréville (M. Mazankowski) était ministre des Transports, il a chargé le député de Moose Jaw (M. Neil) de faire un rapport sur les embranchements dans l'Ouest, y compris ma région et celles que représentent certains députés néo-démocrates.

Le député de Moose Jaw a pris une décision et formulé des recommandations au député de Végréville, alors ministre. Il a recommandé de maintenir dans le réseau permanent jusqu'à l'année 2000, 490 milles d'embranchements dans l'ouest du pays. Il a recommandé également de bloquer pendant cinq ans 236 milles—il y a trois embranchements parmi ceux-là dans ma circonscription—pour nous donner le temps d'examiner la proposition formulée par l'ancien juge en chef Emmett Hall au sujet de l'efficacité des élévateurs hors réseau. Il voulait les mettre à l'essai à l'embranchement Fisher. A son avis, les producteurs de cette région avaient tout à gagner d'une telle expérience. Les députés de Moose Jaw et de Végréville voulaient geler ces lignes, non pas les abandonner, non pas arracher les rails comme on a fait à Arelee et Sunningdale dans la circonscription du député de Provencher (M. Epp). Ils voulaient les geler le temps de procéder à une évaluation des avantages qu'offrent les élévateurs hors ligne.

Que s'est-il passé dans l'intervalle? Le NPD a renversé le gouvernement en place. De concert avec les libéraux, les néo-démocrates ont déclaré que le député de Végréville et le député de Moose Jaw, qui s'efforçaient de protéger les embranchements, ne servaient pas les intérêts supérieurs des céréaliculteurs de l'Ouest. Ils ont donc rejeté le gouvernement conservateur et permis aux libéraux de prendre sa place.

Savez-vous ce qu'a fait le gouvernement actuel, à peine réélu? Il a annulé le décret qui aurait permis de sauver 236 milles d'embranchements. Voilà comment le NPD a protégé les embranchements en Saskatchewan. Ils ont permis à ce groupe de reprendre le pouvoir et de lever le gel. Le ministre responsable est actuellement parmi nous et je suis sûr qu'il interviendra dans le cadre du débat. La ligne Brass-Kelfield, qui relie les deux municipalités du même nom, se trouve dans ma circonscription. Nous avons subi toutes les formalités d'une audience de la CCT, ce qui nous avait été épargné tant que le député de Végréville était ministre des Transports, et qui

déplaisait aux néo-démocrates. Ils ont soutenu qu'il ne favorisait pas l'intérêt bien compris des producteurs, et qu'ils lui préféreraient les libéraux. Qu'ont fait ces derniers? Ils ont tout simplement abandonné 236 milles de voies ferrées. Voilà comment le NDP veille aux intérêts de ses électeurs.

Comment étaient sensés se débrouiller les habitants de Kelfield, de Handel et de Leipzig? Déjà, ils sont sans chemin de fer. La CCT leur a dit de ne pas s'en prendre aux camionneurs. Or les responsables de cet état de choses, ce sont les néo-démocrates, de concert avec l'ancien ministre des Transports. C'est grâce à eux que les libéraux ont été portés au pouvoir. Et voyez un peu le sort qu'ils ont réservé aux voies secondaires. Si je lui cédaï la place, l'ancien ministre des Transports prendrait-il la parole?

M. Pepin: Je n'oserai certainement pas m'interposer dans une querelle personnelle avec les néo-démocrates.

M. McKnight: Les habitants desservis par la ligne de Kelfield devront désormais transporter leur grain sur une distance de 23 milles de plus, en moyenne. Cet amendement représente leur seul espoir. Autrement leur embranchement sera effectivement abandonné à compter du 31 octobre. Si cet amendement est adopté et que l'on donne suite au projet de loi, si jamais c'est le cas, et amendé ou non quant à cela, le ministre des Transports (M. Axworthy) pourrait peut-être avec la bienveillance qu'on lui connaît, établir un service d'élévateur hors-ligne pour une période d'essai. Les gens de Leipzig, Kelfield et Handel diront que ce trafic va endommager davantage les routes. Ils auront raison. Ce ne sera pas pire cependant que le transport du gravier par camion ou celui d'une plate-forme de forage ou de machines pour la construction. Les camions de grain ne défonceront pas plus les routes principales et secondaires de la Saskatchewan que si les céréaliculteurs faisaient eux-mêmes le transport. Il faut que quelqu'un paie.

Les gens veulent conserver leur ligne secondaire. C'est leur premier choix. Leur préférence va ensuite à un mode de transport qui leur éviterait de transporter eux-mêmes le grain. Le député de Humboldt-Lake Centre (M. Althouse) sait ce que coûte une remorque ou un tracteur pour transporter le grain, ou même un camion ordinaire de trois tonnes. Les agriculteurs ne sont pas en mesure de s'adapter aussi facilement aux changements. L'administrateur, toutefois, travaillant au mieux des intérêts des producteurs, peut conclure des ententes avec les entreprises de camionnage pour transporter le grain d'un terminus régional à un autre endroit. Les frais ne retomberaient pas sur le producteur mais sur l'administrateur, qui les paieraient à même les revenus généraux du pays.

J'ai écouté le député de Yorkton-Melville et d'autres vanter la vitalité des centres ruraux. Je reconnais qu'elle existe. D'où je viens, la population est d'environ 25. Nous avons un bureau de poste, et quelques élévateurs. Nous voulons garder nos élévateurs et nos embranchements.

Ne faites pas l'erreur de croire que ce sont les élévateurs et les sociétés ferroviaires qui donnent leur vigueur aux petites villes de Saskatchewan. Ce sont les gens. Leur confiance n'a rien à voir avec les élévateurs ou les chemins de fer. Ce sont des avantages, mais ils ne sont pour rien dans la force et la structure de ces collectivités.