

Transport du grain de l'Ouest—Loi

● (1530)

En biffant les lignes 22 à 26 concernant les subventions au camionnage, nous essayons de défendre les intérêts des petites villes de nos régions. Si l'on accorde une subvention au camionnage pour favoriser le transport du grain par camion, nous pouvons être certains qu'on abandonnera encore plus de lignes secondaires. Les compagnies de camionnage pourront alors concurrencer de façon plus rentable les compagnies de chemin de fer. Lorsque la division de l'Ouest de la Commission canadienne des transports se penche sur l'abandon des lignes secondaires, elle n'étudie pas la viabilité des petites villes. En fait, je n'ai jamais entendu parler d'une évaluation des conséquences économiques au cours des audiences de la CCT. J'ai toujours trouvé regrettable que, dans tous les cas d'abandon de lignes secondaires provoqués par les subventions au camionnage, il ne soit jamais fait mention des conséquences pour l'économie de la région.

Les petites villes de ma circonscription comme Fork River n'ont parfois qu'un magasin général. Les habitants de la région ne devraient pas avoir à parcourir 30 ou 40 milles pour faire leurs achats. Un grand nombre de ces petites localités demeurent viables grâce à leurs élévateurs. L'abandon des lignes secondaires entraîne également l'abandon des élévateurs. Comme le député de Yorkton-Melville (M. Nystrom) l'a dit tout à l'heure, de nombreux syndicats ont construit des élévateurs qui seront particulièrement touchés si l'abandon des lignes secondaires se poursuit. Cela toucherait également les agriculteurs, car ils collaborent à la construction et à l'entretien de ces élévateurs. Si l'abandon des lignes secondaires et les subventions au camionnage donnent naissance à beaucoup plus de terminaux intérieurs, les syndicats devront investir des sommes considérables pour construire de nouveaux élévateurs, alors qu'ils pourraient garder ceux qu'ils ont déjà si les lignes secondaires étaient conservées. En outre, les conséquences sont très lourdes sur le plan des frais de voirie. Le gouvernement n'est pas prêt à payer l'entretien des routes de ces régions. A bien des endroits où les lignes secondaires sont abandonnées, les routes sont en mauvais état et ne sont pas suffisamment résistantes pour recevoir des poids lourds, comme celles de la circonscription du député de Provencher (M. Epp) ou du député de Lisgar (M. Murta).

Je voudrais vous expliquer pourquoi cela inquiète les habitants des circonscriptions comme la mienne. Par exemple, j'ai reçu une lettre de l'ancien ministre des Transports après lui avoir écrit au sujet des frais de voirie. Voici ce qu'il m'a dit dans sa lettre:

Cher M. Lewycky,

Je vous remercie de votre lettre du 1^{er} juin 1981 concernant l'aide financière pour la construction de routes, qui pourrait être nécessaire à la suite de l'abandon des lignes de chemin de fer.

En tant qu'ancien ministre des Transports, il savait certainement que ce serait nécessaire. Il a ajouté:

Pour le moment, je n'envisage pas d'accorder une telle aide.

Sa lettre était datée du 22 juillet 1981. Voici la suite:

Comme vous le savez, le gouvernement fédéral ne dispose que de ressources très limitées pour lancer de nouveaux programmes d'aide. La construction des routes est avant tout du ressort des provinces et des municipalités... Je pourrais très difficilement envisager, pour le moment, de lancer de nouveaux programmes comme celui que vous proposez.

Veuillez agréer l'assurance de mes sentiments les meilleurs,

Jean-Luc Pepin

Le gouvernement me dit clairement dans cette lettre qu'il ne pourra ni ne voudra payer les frais accrus de voirie. Nous devrions visiter des circonscriptions comme la mienne et demander aux municipalités—il y en a qui sont pauvres—si elles peuvent payer les frais accrus de voirie qu'elles auraient à supporter si les élévateurs à grain dans leur région mettaient fin à leurs opérations. D'après les données du recensement de 1981, le revenu moyen dans des circonscriptions comme Dauphin-Swan Lake dépasse à peine les deux tiers du revenu moyen national. Comment pouvons-nous demander à ces agriculteurs de payer davantage pour le transport du grain? Ils n'ont pas les moyens d'acheter des camions neufs ni de s'arranger pour faire transporter leur grain vers de grands centres. Dès qu'il a été question d'abandonner certains embranchements, la valeur de leurs terres a diminué. Ces agriculteurs sont coincés et ils vont risquer la faillite si d'autres embranchements sont abandonnés. Certaines de ces régions-là ne sont même pas des municipalités. Elles ont des administrations locales qui n'ont pas les moyens de maintenir une structure municipale.

C'est leur cause que nous défendons quand nous nous opposons au projet de loi C-155 ou à certaines de ses dispositions. Je sais que c'est peut-être difficile à comprendre pour les députés qui ne sont pas dans cette situation. Jusqu'à un certain point, je comprends pourquoi ils ne se soucient pas du sort des régions défavorisées et se croient en droit d'adopter une manière de voir différente puisque leur situation n'est pas la même. Étant donné que des syndicats sont durement touchés, que des élévateurs vont peut-être cesser de fonctionner et que des collectivités vont finir par disparaître, je pense que la Chambre comprendra pourquoi j'appui la motion de mon collègue le député de Regina-Ouest. Je remercie les députés de m'avoir donné l'occasion de parler des inquiétudes que ressentent nos électeurs...

M. le vice-président: Je regrette d'interrompre le député, mais son temps de parole est écoulé.

M. Bill McKnight (Kindersley-Lloydminster): Monsieur le Président, je suis heureux de participer à ce débat. L'amendement présenté par le Nouveau parti démocratique est un exemple typique de ce que ce parti a essayé de faire à propos du projet de loi à l'étude. Quand une mesure est présentée peu importe les inconvénients que nous, du parti conservateur, pouvons y voir et en l'occurrence ils sont trop nombreux pour que je puisse les énumérer dans l'espace de dix minutes, nous nous efforçons autant que possible d'améliorer ce qui était au départ un projet de lois insatisfaisant. C'est à cela que nous avons consacré nos efforts depuis trois mois parce que nous voulons montrer ce qui cloche dans la mesure. La mesure contient encore un grand nombre d'erreurs flagrantes en ce qui concerne les producteurs de l'Ouest. Il est donc impossible à quoi que ce soit de ce côté-ci de la Chambre d'approuver ce projet de loi.

● (1540)

Même si c'est la conclusion que nous avons tirée, nous n'avons pas suivi le même raisonnement que le NPD. D'abord, le projet de loi a été présenté. Nous, de l'opposition, devons à nos électeurs d'essayer de notre mieux de convaincre le gouvernement de modifier sa conception du projet de loi, à propos des avantages qu'il y voit et sur lesquels nous ne sommes pas