

Initiatives ministérielles

fait qu'un Canadien seul peut parfois soulever les montagnes et nous inciter à agir d'une manière sensée.

Nous appuyons le projet de loi C-5, nous encourageons tous les députés à faire de même et nous espérons que le Sénat l'adoptera sans délai.

M. Cid Samson (Timmins—Chapleau): Monsieur le Président, le 26 janvier, lorsque le projet de loi C-5 a été lu pour la deuxième fois à la Chambre, j'ai affirmé que cette mesure législative avait des conséquences beaucoup plus vastes que le gouvernement ne voudrait nous le faire croire.

Il est vrai que la Canadian Western Railway Corporation dessert bien, à ce qu'on dit, de nombreux agriculteurs albertains et qu'elle leur offre en fait des services indispensables. Ce que je cherchais cependant à faire comprendre à la Chambre, c'est que le projet de loi C-5 a une portée beaucoup plus vaste. Il ne fait pas qu'éviter à cette petite compagnie de chemin de fer les dédales des multiples paliers législatifs qui mettent sa survie en danger, selon le propriétaire de la compagnie.

En comité, les témoignages du propriétaire de la Canadian Western Railway et des représentants syndicaux m'ont renforcé dans mon opinion que le projet de loi C-5 ne devrait pas être adopté et que son rejet ne causerait aucun préjudice aux agriculteurs de cette région, qui ont besoin de cet embranchement pour expédier leur grain vers la côte.

Avant que je n'explique encore à la Chambre pourquoi je m'oppose à ce projet de loi, je voudrais faire quelques observations qui montreront, je l'espère, aux agriculteurs de cette région de l'Alberta en quoi l'adoption du projet de loi C-5 ne devrait pas, et j'insiste sur ce point, limiter le service qui leur est offert.

Sans projet de loi C-5, la CWR a obtenu une subvention de 1,7 million de dollars afin de commencer à exploiter cet embranchement du réseau. D'après le propriétaire de la compagnie, la somme a été versée au CN à titre d'acompte. Une partie de cette somme a servi à acheter du matériel et une autre à couvrir les frais de lancement. C'était une somme coquette à verser à pour aider une compagnie à démarrer. Sans projet de loi C-5, la CWR avait trouvé le moyen de réduire les frais d'exploitation de la ligne de chemin de fer, faisant ainsi diminuer le prix d'expédition du grain.

Dans son témoignage devant le comité législatif chargé d'étudier ce projet de loi, le propriétaire de la CWR a déclaré ce qui suit:

Cette ligne coûtait très cher. Dans les audiences, on avait appris que c'était une des lignes les plus chères des Prairies canadiennes, que le coût dépassait 44c. par tonne-mille de céréales transportées. Tous les coûts ont été progressivement diminués dès notre première année et nous en sommes maintenant arrivés à environ 22c. la tonne-mille.

Ce ne me semble pas des conditions d'exploitation impossibles. La compagnie semble très bien se porter. Alors, pourquoi le projet de loi C-5?

Les voies qu'utilise la CWR ont été construites entre 1909 et 1911 par la Canadian Northern Railway. Peu après, la Canadian Northern Railway, comme beaucoup de compagnies régionales de chemin de fer nées durant le boom du rail survenu vers la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e, a connu des difficultés financières, tant et si bien que, en 1919, le gouvernement du Canada était le nouveau propriétaire et exploitant de la compagnie.

Le tronçon visé par le projet de loi C-5 est l'ancienne subdivision Stettler du Canadien National. Sa fonction principale consistait alors, et consiste encore aujourd'hui, à transporter le grain depuis les élévateurs situés le long de cette voie secondaire jusqu'à la voie principale du CN pour qu'il soit ensuite livré aux ports de Vancouver. Cette ligne a été désignée comme faisant partie intégrante du réseau ferroviaire de base et est protégée contre l'abandon jusqu'en l'an 2 000.

On peut alors dire que la Central Western Railway reste liée à d'autres provinces et continue, de par sa fonction principale, à être avantageuse pour le Canada.

Il y a beaucoup plus en jeu ici que le simple fait de permettre à une petite société d'être assujettie, de façon rétroactive, aux dispositions de la Loi nationale sur les transports relatives aux chemins de fer secondaires. Encore une fois, nous devons nous demander quel est le but du projet de loi C-5. À cause de ces répercussions d'une grande portée que j'ai mentionnées et de la nécessité de protéger cette ligne de chemin de fer, je dirais que, en réalité, l'adoption du projet de loi C-5 ne serait pas avantageuse mais plutôt désavantageuse pour les céréaliculteurs.

Le gouvernement fédéral a été généreux envers la CWR dans le passé. Sans la participation du gouvernement fédéral, pouvons-nous assurer aux céréaliculteurs que ce chemin de fer pourra continuer d'être exploité? Il me semble que, ces temps-ci, le gouvernement a davantage tendance à supprimer des subventions plutôt qu'à en accorder. Lorsque le gouvernement en est réduit à couper dans les fonds versés aux anciens combattants, aux femmes et aux autochtones, ainsi que dans les paiements de transfert aux provinces, comment les céréaliculteurs