

Sudbury, en passant par Toronto où ira la ligne principale et tout le trafic, ajoute 192 milles aux 410 milles entre Montréal et Capreol. Des centaines et des centaines de wagons du CN transportent en ce moment des produits chimiques et dangereux. Si le CN ferme cette ligne en 1988 comme il en a l'intention, ces produits traverseront les régions urbaines, de Montréal jusqu'au coeur même de Toronto, et de là jusqu'à North Bay.

Ce combat n'est pas uniquement le nôtre. C'est aussi celui des centres urbains de tout le sud de l'Ontario. Le maire de Toronto devrait se mêler de cette affaire. Le gouvernement de l'Ontario et celui du Québec devraient aussi s'en mêler. Ils devront payer pour la réfection des routes et défrayer toutes les dépenses qu'occasionnera la circulation des 14 000 camions, sans parler des autres régions de l'est de l'Ontario et de l'ouest du Québec. Cette affaire n'est pas terminée. Elle est inacceptable.

M. Blaine A. Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, le ministre partage les inquiétudes du député, comme tous les députés d'ailleurs, surtout ceux d'entre nous qui représentent ces régions. Nous savons tous que les chemins de fer ont été construits à l'origine pour servir le pays, mais il est aussi vrai que la nature du pays a changé. Nous avons de plus grands réseaux routiers. Comme tous les députés le savent, le CN éprouve de graves ennuis financiers. C'est un fait reconnu qu'il a un trop grand nombre de lignes. Deux tiers de ses voies n'assurent que 10 p. 100 du trafic. Il est certain qu'il est impossible de continuer ainsi. Nous devons trouver des moyens de faire en sorte que son équipement soit proportionné à ses activités. Le CN a dit souvent qu'il ne veut pas perdre de clients et je pense que c'est évident. Il a des investissements qu'il tient à protéger et il préfère avoir un rendement de ses investissements plutôt que de les abandonner. Le CN continue à chercher des moyens pour améliorer le service. Il examine le genre de réseau dont il aura besoin et qu'il pourra entretenir dans dix ans d'ici.

Cet après-midi, le ministre assistait à la réunion d'un comité qui étudiait le budget des dépenses. Mon collègue, dans sa présentation de sept minutes, a très bien exposé une partie du grand contexte socio-économique. J'aurais aimé qu'il soit là cet après-midi pour que son excellente présentation figure au compte rendu. Il est possible que la participation des citoyens urbains soit nécessaire et qu'ils soient prêts à supporter des impôts supplémentaires. C'est ce qu'il demandait. Il demande au public canadien en général de payer un supplément d'impôts pour que l'on conserve des lignes qui, de toute évidence, ne sont pas rentables. Dans les Prairies nous avons le même débat au sujet de l'abandon des lignes secondaires qui sont très coûteuses.

Je peux garantir au député que, pour chaque ligne, le CN devra demander à la CCT la permission de l'abandonner. En ce qui concerne la politique ferroviaire, je pense qu'il faut admettre que certaines lignes doivent disparaître.

• (1820)

Notre but et notre objectif est de prévoir une procédure et c'est ce que nous avons fait dans le projet de Loi nationale sur

les transports. Cette loi sera de beaucoup supérieure à la vieille Loi sur les chemins de fer.

Les trois partis ont participé à la rédaction du projet de Loi. On lui a apporté beaucoup d'amendements durant l'étude en comité et il sera très bientôt soumis à la Chambre à l'étape du rapport. Si mon ami d'en face l'examine, il y trouvera une procédure d'appel très au point qui, nous l'espérons, protégera l'intérêt public. C'est, en tout cas, le but visé.

Les questions socio-économiques comme la réduction de la circulation sur les grandes routes et l'interdiction du transport de produits chimiques dangereux dans les régions urbaines peuvent être soulevées pendant le processus d'appel et faire l'objet de décisions sages, espérons-le, dans le contexte du climat économique actuel et de l'évolution des infrastructures démographiques et économiques et de l'aspect général du pays.

LA SOCIÉTÉ DU CRÉDIT AGRICOLE—LA FIN DU MORATOIRE SUR LES SAISIES DE TERRES. ON DEMANDE QUE LE GOUVERNEMENT METTE EN OEUVRE UN RÉGIME DE LOCATION DU GENRE BANQUE FONCIÈRE

M. Vic Althouse (Humboldt—Lake Centre): Monsieur le Président, je prends la parole à la suite des questions que j'ai posées au ministre de l'Agriculture (M. Wise), le 27 avril dernier, concernant les intentions du gouvernement au sujet du financement du crédit agricole et de la possibilité d'offrir dès maintenant un environnement stable aux agriculteurs.

C'est la levée du moratoire sur les réalisations de garanties de la Société du crédit agricole qui avait suscité mes questions, ce jour-là. Je me demandais quelle politique le gouvernement allait préconiser pour assurer un secteur agricole viable et pour garantir une certaine sécurité de jouissance aux agriculteurs de fraîche ou de longue date.

Le ministre a signalé à l'époque qu'il n'y avait pas lieu de s'inquiéter de la levée du moratoire puisque seulement 40 ou 50 agriculteurs perdraient leur terre si la Société du crédit agricole procédait à des saisies. Même s'il ne l'a pas précisé, je crois qu'il voulait parler de 40 ou 50 par mois.

Nous savons maintenant, après avoir analysé la situation et consulté les employés de la Société du crédit agricole, que cette année, la Société va devenir propriétaire de 700 à 1 000 propriétés agricoles, dont environ la moitié par renonciation aux droits, c'est-à-dire que l'agriculteur quitte tout simplement son exploitation et remet tous ses avoirs à la Société du crédit agricole, tandis que l'autre moitié lui reviendra grâce aux mesures prises et mises en oeuvre par la SCA. La plupart des agriculteurs visés auront subi la procédure du comité d'examen de l'endettement agricole.

Il n'en demeure pas moins que la SCA détiendra entre 700 et 1 000 exploitations agricoles de plus. Selon les employés de la SCA qui ont témoigné aujourd'hui, par exemple, il est pratiquement impossible à la Société de louer à bail les propriétés qu'elle détient à des agriculteurs déjà en activité, et surtout dans l'ouest du Canada. Elle est incapable de trouver des locataires même en ne demandant aucun loyer à l'acre, car la terre a été continuellement cultivée et est en bien mauvais état.