

L'ajournement

Également, le programme ne comprend pas de contrôle à l'importation. Présentement, les oeufs d'incubation et les poussins peuvent entrer au Canada sans restriction quant à la quantité, pourvu que l'on paie des droits de douanes. Le tarif douanier s'élève actuellement à 2.5c. la douzaine d'oeufs d'incubation ou à 2c. du poussin. Pour les poussins, le tarif représente environ 6 p. 100 du coût du poussin pour le producteur. A la fin de 1986, les importations d'oeufs d'incubation s'élevaient à 14.9 p. 100 de la production canadienne comparativement à 29.9 p. 100 en 1979. Donc c'est une baisse de 15 p. 100.

Alors, en l'absence d'une analyse sur les effets du libre-échange sur la production d'oeufs d'incubation de poulet à chair, je peux néanmoins m'attendre à des répercussions se limitant tout au plus à l'abolition du tarif. Et, de façon générale, les producteurs canadiens ont gagné une part plus importante du marché intérieur à cause de la qualité supérieure de leur produit et de la proximité des marchés.

• (1805)

[Traduction]

LE CANADIEN NATIONAL—L'AVENIR DE CERTAINES LIAISONS FERROVIAIRES DE L'ONTARIO ET DU QUÉBEC. L'IDÉE DE CESSER TOUT EFFORT POUR ATTIRER UNE NOUVELLE CLIENTÈLE

M. Len Hopkins (Renfrew—Nipissing—Pembroke): Monsieur le Président, le 16 décembre, j'ai soulevé la question des Chemins de fer nationaux, qui a beaucoup d'importance pour les régions, et notamment pour la vallée de l'Outaouais, en fait pour tout l'est de l'Ontario et une partie de l'ouest du Québec. Il y était question d'un document publié par le Canadien National le 25 septembre 1986, qui a été porté à la connaissance du comité des transports l'automne dernier et dans lequel on donnait la liste des lignes que l'on va supprimer.

A notre grande désarroi, on y fait allusion à l'embranchement de Beachburg, soit le tronçon de 163,9 milles de la ligne principale du CN, qui relie Ottawa au village de Brent au coeur du parc Algonquin. Il y a également été question de l'embranchement d'Alexandria, qui se trouve à 57,7 milles de Glen Robertson, en bordure de la frontière séparant l'Ontario du Québec, à l'ouest de Montréal, en direction d'Ottawa.

Cette décision pose un grave problème. Depuis quelques années, la société ferroviaire du Canadien Pacifique, dont la ligne dessert aussi la vallée de l'Outaouais, utilisait les voies du CN reliant Ottawa à Montréal. Si le CN abandonne sa voie ferrée entre Ottawa et Glen Robertson dans la subdivision d'Alexandria, bien entendu le CP ne pourra plus l'emprunter. Non seulement la région est et sud de l'Ontario perdra la principale voie ferrée du CN, mais elle perdra également celle du CP. Cela signifie que toute la région à partir de la frontière entre le Québec et l'Ontario près de Montréal jusqu'à North Bay sera dépourvue de service ferroviaire. C'est inadmissible.

Le 16 décembre dernier, je posais une question à ce sujet au ministre des Transports (M. Crosbie). Après avoir fait quelques remarques préliminaires, je disais, comme en fait foi le compte rendu à la page 2162:

Le ministre est-il disposé à garantir aux Canadiens qu'il n'abandonnera pas les régions du pays en faveur des grandes agglomérations urbaines en vue d'enrichir le CN?

Le ministre des Transports a déclaré:

Monsieur le Président, c'est une garantie que tout député s'empresserait de donner. Je la donne assurément. Je peux garantir que le CN, le CP, le BCR ou n'importe quelle autre société ferroviaire ne seront pas autorisés à abandonner une voie ferrée, un embranchement, une ligne principale ou n'importe quelle chose en acier sur laquelle un train peut rouler sans avoir auparavant suivi les procédures appropriées, présenté une demande à la Commission canadienne des transports et respecté la loi à la lettre.

Cette réponse ne veut rien dire. Cela a l'air d'une réponse extraordinaire, dans le style tape-à-l'oeil qu'emprunte le ministre à la Chambre, mais nous savons bien que ces sociétés doivent passer par la Commission canadienne des transports. Ce n'est tout simplement pas une réponse.

Ce qui est vraiment troublant, c'est qu'à une réunion qui a eu lieu le 14 janvier 1987, soit un mois après que j'eus posé la question à la Chambre, le CN déposait encore un autre document. On y déclarait qu'en prévision de l'élaboration d'un plan tactique, soit l'abandon de voies, les options de rationalisation qui risquaient le plus d'être retenues parmi celles qui étaient alors examinées par le groupe de travail du CN sur la rationalisation étaient les suivantes au 14 janvier 1987. Il était dit encore que ces options venaient s'ajouter à la stratégie invoquée, soit supprimer 2 500 milles de voies peu utilisées. Là-dessus, environ 275 milles sont situés dans l'est de l'Ontario.

• (1810)

Puis on mentionnait les segments Alderdale et Beachburg. Le segment Alderdale est cette partie de la voie principale du CN qui relie Brent, dans le parc Algonquin, et Capreol, près de Sudbury.

Je vais rapporter ce que dit le document en question concernant la ligne Beachburg, d'Ottawa à Capreol, qui passe par Alderdale. Il précise qu'à la réunion du comité de direction, le 14 janvier, on part du principe qu'aucun entretien ne sera effectué depuis Portage du Fort, dans le comté de Pontiac au Québec, à compter de janvier 1988. On ajoute ensuite qu'une section de la ligne principale, autour de North Bay, deviendra un réseau industriel, sur environ 15 milles, et que seulement des services de transport de fret seront probablement nécessaires sur la ligne Ottawa-Portage du Fort toujours à compter de cette date.

Cela revient à dire qu'on n'effectuera même plus l'entretien de cette ligne ferroviaire, ce qui occasionnera encore plus d'accidents.

• (1815)

A ce propos, si on ferme la ligne principale, le contenu de quelque 4 500 wagons dans une seule usine uniquement, l'usine de pâtes et papiers de Portage du Fort, empruntera les autoroutes de l'est de l'Ontario et de l'ouest du Québec. Il faudra effectuer, selon les estimations, environ 14 000 voyages par camions pour transporter ce que transporte actuellement le CN dans cette région. Et je ne parle que d'une seule usine. Nous en avons trois autres à Pembroke et quelques-unes dans la subdivision d'Arnprior et de Renfrew qui ont besoin de ce service ferroviaire.

C'est un problème régional très grave et je veux que le ministre des Transports nous donne autre chose que des réponses pour la frime. Les chemins de fer ont été construits pour desservir les régions au Canada. Nous entêtons-nous à dire que les chemins de fer ne vont exister que s'ils relient les grands centres? Le parcours de Montréal à Capreol, près de