

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Le seul gagnant, si l'article 17(4) est adopté sous sa forme actuelle, ce sera le CP. Comme en fait foi le registre officiel des contributions aux partis politiques au Canada, en 1982, le parti libéral du Canada et le parti conservateur du Canada ont reçu chacun environ \$50,000 du CP. Au cours des trois années précédentes, soit 1981, 1980 et 1979, le CP et ses douze sociétés associées ont donné \$128,000 au parti libéral et \$134,000 au parti conservateur. Nous voyons donc qui profitera de l'article 17(4), et c'est pour cette raison que nous proposons l'amendement à l'étude.

• (1115)

Voici un passage du mémoire présenté au comité des transports à Regina, le 8 août dernier, par M. Charles Phelps, président de l'Association des municipalités rurales de la Saskatchewan, au sujet de l'amendement dont la Chambre est saisie:

Si le tarif du Nid-de-Corbeau est aboli, il sera loisible aux sociétés ferroviaires d'appliquer des tarifs différents, plus élevés sur les lignes non rentables et moins élevés sur les lignes rentables. Elles auront donc un levier économique pour persuader les agriculteurs de transporter leur grain vers certains points d'expédition et pour en abandonner d'autres. Cette tactique ainsi que l'existence de gros élévateurs terminus intérieurs forceront les agriculteurs à transporter leur grain à ces élévateurs ou à payer des taux de transport plus élevés pour garder les élévateurs régionaux ouverts. Si ces pressions économiques les forcent à livrer aux terminus intérieurs, l'élévateur régional fermera ses portes et, comme des études récentes l'ont prouvé, l'économie de la région va périlcliter rapidement à la suite de la fermeture de l'élévateur.

Nous savons qu'il est capital de maintenir en activité les élévateurs ruraux en Saskatchewan.

Cela aura de graves répercussions sur le caractère et la viabilité des petites localités rurales.

Quant au fond de l'amendement, signalons qu'il vise à empêcher que le grain soit expédié par camion, à moins que la Commission canadienne des transports n'ordonne l'abandon de la ligne de chemin de fer. Si cette disposition est tellement importante, c'est qu'elle doit permettre aux habitants de ces localités rurales d'adresser des mémoires à la CCT à l'égard du rôle de leur ligne de chemin de fer.

Nous connaissons tous la politique du gouvernement libéral à l'égard de l'abandon des lignes de chemin de fer, y compris celles d'Esquimalt et Northern dans l'île de Vancouver. Cet amendement vise à permettre aux habitants des localités rurales durement touchées par l'abandon d'une ligne ferroviaire d'avoir la possibilité de se faire entendre.

Si cet amendement était rejeté, le CP pourrait fort bien conclure une entente avec l'administrateur en vertu des dispositions du paragraphe 17(4), afin de transporter le grain au moyen de camions appartenant à une filiale du CP. Par la suite, le CP pourrait prétendre que le trafic sur la ligne en

question a diminué et que cette ligne n'est donc plus utile, même si elle constitue la principale voie de communication d'une localité et si l'élévateur en question peut revêtir une importance vitale. Le CP comparaitrait alors devant la CCT pour faire appel, comme il l'a déjà fait. Nous savons comment procède le gouvernement et rien ne nous permet de croire qu'un autre gouvernement dirigé par l'opposition officielle agirait différemment. Par conséquent, une ligne ferroviaire absolument essentielle serait abandonnée sans que les citoyens de la localité touchée puissent dire quoi que ce soit.

Je crois donc indispensable d'adopter cette motion. J'ai cité l'exemple de l'Iowa, et même s'il s'agit d'un contexte différent, nous avons clairement compris qu'il ne fallait pas laisser l'erreur commise par l'Iowa se répéter dans d'autres régions céréalières.

Cette motion empêcherait d'utiliser des compagnies de camionnage subventionnées pour concurrencer les lignes secondaires existantes. Lorsqu'une ligne secondaire a été officiellement abandonnée sur l'ordre de la CCT, nous tenons évidemment à ce que le grain en question puisse être transporté efficacement jusqu'à la ligne la plus proche. Néanmoins, lorsqu'une ligne secondaire demeure la principale voie de communication d'une localité, nous ne voulons pas qu'elle soit abandonnée sans autre forme de procès, comme le paragraphe 17(4) le permet actuellement. Cette même disposition de la loi pourrait également favoriser d'autres mesures, telles que l'abandon des élévateurs et des lignes secondaires ou l'établissement d'un système de terminaux intérieurs, en encourageant l'expansion des compagnies de camionnage.

Je ne m'étendrai pas sur ce sujet, car je crois avoir exposé les points essentiels. Je vous vois vous lever, monsieur le Président. Mon temps de parole est-il expiré?

• (1120)

M. le vice-président: Oui. La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

M. Jim Fulton (Skeena): Monsieur le Président, je me réjouis de participer au présent débat qui, comme les députés le savent pour la plupart, revêt beaucoup d'importance pour ma circonscription vu la construction dans le port de Prince-Rupert d'un complexe d'élévateurs à grain de catégorie internationale.

Nous sommes présentement saisis de la motion n° 35, qui vise à modifier le paragraphe (4) de l'article 17 que voici: