

propos qu'a tenus M. Charles Phelps, président de l'Association des municipalités rurales de la Saskatchewan, alors qu'il comparait devant les membres du comité des transports réunis à Regina le 8 août 1983. Voici:

Si le tarif du Nid-de-Corbeau est aboli, les sociétés ferroviaires auront le loisir d'imposer des tarifs différents sur les différentes lignes, soit d'imposer des tarifs plus élevés sur les lignes moins rentables et des tarifs moins élevés sur les lignes rentables. Elles disposeront d'un levier économique leur permettant de persuader les agriculteurs d'expédier leurs céréales par camion vers certains points et d'abandonner l'expédition vers d'autres points. Cette tactique, combinée à la présence de gros silos régionaux, forcera les agriculteurs à expédier leurs céréales vers ces silos ou à payer des tarifs de transport plus élevés pour garder ouverts leurs silos locaux. Si les agriculteurs se voient forcés, en raison de ces pressions économiques, d'expédier leurs céréales vers les silos régionaux, les silos locaux fermeront leurs portes et, comme des études récentes l'ont démontré, la communauté locale se désagrègera très rapidement après la fermeture du silo local. Cette situation aura des effets négatifs considérables sur la qualité et l'avenir de la vie rurale des petites villes.

Je supplie les députés de tenir compte de ces arguments. M. Phelps demandait instamment au comité de préserver le mode de vie des habitants de centaines de petites villes et de petits villages de la Saskatchewan. Je suis sûr que ni les députés conservateurs ni les députés libéraux ne croient désirable du point de vue social que la Saskatchewan ne compte que trois ou quatre grandes agglomérations urbaines, sans la moindre petite ville ou petit village qui puisse survivre ailleurs dans la province. J'espère bien que les députés de ces deux partis ne croient pas que c'est seulement dans les grandes villes qu'on mène une belle vie. Ils connaissent sûrement l'étude qui a été déposée au comité en mai 1982 par Randy Passmore de la Direction de la recherche du ministère des affaires municipales de la Saskatchewan et qui s'intitule «The Impact of Increased Grain Movement on Rural Roads». Cette étude fort pertinente décrit en détails les conséquences qu'aurait pour le réseau routier l'abandon de certaines lignes secondaires. J'aimerais consigner au compte rendu un passage de la déclaration que le président de cette association a faite, et qui figure au premier paragraphe de l'étude en question:

Si on transportait deux fois plus de grain par camion sur les routes rurales au cours des cinq prochaines années, les coûts d'entretien et de réfection des routes augmenteraient au rythme de 5,6 p. 100 ou de 3,4 millions de dollars par année en dollars de 1981. Si on abandonnait des tronçons ferroviaires, la manutention des grains s'en trouverait accrue et nos routes en subiraient les conséquences. En supprimant seulement quelques tronçons, on ferait grimper les frais d'entretien et de réfection de 1,8 million de dollars par année. Or, dans certaines régions, ces frais sont suffisamment importants pour qu'on songe à repaver, selon les normes établies, une partie du réseau Primary Grid. Si les modifications qu'on compte apporter au tarif du Corbeau devaient donner lieu à la construction d'un terminal à l'intérieur des terres, l'entretien des routes pourraient coûter 150 millions de dollars par année aux gouvernements provincial et municipaux (en dollars de 1981).

La Saskatchewan et les contribuables de cette province devront faire face à de fortes hausses des frais d'entretien de leur réseau routier si on pratique le camionnage à grande échelle sur leurs routes et si on abandonne certains tronçons ferroviaires. Qui devra payer? Les contribuables de la Saskatchewan. Monsieur le Président, ce ne sont plus les chemins de fer qui devront acquitter ces dépenses, mais les contribuables de la Saskatchewan. C'est injuste. C'est injuste que le gouvernement fédéral, en faisant voter cette loi, fasse retomber ces frais sur la province de Saskatchewan et sur ses citoyens.

Et je m'étonne que l'opposition officielle l'encourage à le faire. A maintes occasions ce parti a défendu les intérêts des provinces de l'Ouest. Et pourtant dans les circonstances présentes, il est d'accord pour faire casquer les contribuables de la

### *Transport du grain de l'Ouest—Loi*

province. Je suis étonné que les représentants conservateurs de la Saskatchewan ne dénoncent pas les dispositions de la loi initiale sur le camionnage. En fait ils sont responsables de l'amendement qui autorise le camionnage. Ils n'ont même pas consulté leurs collègues provinciaux et je m'étonne que le ministère des Affaires municipales ne les ait pas prévenus. Et je m'étonne aussi qu'ils s'opposent à notre amendement. Je les supplie de réexaminer leur position, monsieur le Président. Je concède que les représentants de l'Alberta où la population est moins dispersée qu'en Saskatchewan, puisse ne pas comprendre pourquoi il est si important de maintenir le réseau ferroviaire dans notre province.

Pour terminer, j'exhorte les députés conservateurs à réexaminer leur position, surtout en ce qui concerne la motion n° 35, et j'espère qu'ils décideront de voter avec nous.

**M. Doug Anguish (The Battlefords-Meadow Lake):** Monsieur le Président, je voudrais ajouter quelques observations au sujet de la motion n° 35 que nous débattons cet après-midi. J'appuie la motion qui, au fond, protège les embranchements desservant de nombreux petits points de livraison sis un peu partout dans l'Ouest. Sans cet amendement, certaines sociétés de camionnage—en particulier la Canadian Pacific Transport—pourraient forcer l'abandon d'un certain nombre d'embranchements dans ma circonscription et dans tout l'Ouest, surtout ceux desservant de petits points de livraison. Selon moi, il y a possibilité de conflit d'intérêts, monsieur le Président, et cela pourrait se matérialiser si nous n'acceptons pas la motion n° 35. La semaine dernière seulement, la Canadian Pacific Transport annonçait l'achat de quatre entreprises de camionnage en Saskatchewan: Les Transport Lays de Meadow Lake, North Central Expressways, de Saskatoon, Swift Current Freight Lines Ltd. et Kissner Transport Ltd., de Regina. Je me demande pourquoi, tout à coup, CP Transport achète des petites et moyennes entreprises de camionnage en Saskatchewan. Je ne blâme pas les compagnies de camionnage qui ont vendu. Cela prouve la bonne gestion et l'esprit d'entreprise qui ont été les leurs au fil des ans, et elles avaient maintenant la possibilité de vendre en réalisant, il faut l'espérer, un profit. Cependant, je crois que le CP achète ces compagnies en prévision de l'adoption du projet de loi C-155, projet de loi qui lui assurera un revenu annuel garanti non seulement pour ses opérations ferroviaires, mais également pour ses opérations de camionnage.

● (1600)

Si cet amendement n'est pas adopté, monsieur le Président, le CP, j'en ai bien peur, fera le transport par camion chaque fois que cela sera plus rentable que l'utilisation d'un embranchement, ce qui risque d'entraîner la disparition de certaines lignes secondaires. Le CP pourra alors prétendre que ces lignes doivent être désaffectées puisqu'elles ne servent plus au transport du grain, leur principale raison d'être. Mais si l'administrateur, qui est comptable envers le cabinet, passe un accord avec le CP pour qu'il achemine le grain par route depuis ce point de livraison, il y a conflit d'intérêts parce que le CP n'agit plus alors dans l'intérêt de l'embranchement ferroviaire, mais dans le but de maximiser ses profits. Je suppose que c'est une bonne affaire pour le CP, mais elle l'est moins, socialement ou économiquement, pour ceux qui habitent dans les localités desservies par ces embranchements.