

Hall a été déposé il y a quelques mois. Il fait diverses recommandations au sujet des chemins de fer et des Prairies.

Il y a trois voies ferrées dans ma circonscription qui illustrent l'argument que je veux invoquer. M. Hall a divisé les chemins de fer en trois catégories. Il a déclaré qu'environ un tiers des voies ferrées devrait former un réseau de base. Un autre tiers de ces voies devrait être abandonné d'ici 1981. La commission n'a pu prendre une décision au sujet du dernier tiers. Ces voies sont peut-être rentables. La commission estime qu'elles devraient être étudiées de façon plus approfondie. Elle a recommandé que ces voies relèvent d'une régie des chemins de fer des Prairies. Celle-ci devra décider quel sort leur sera réservé. Toutefois, le ministre ne l'a pas encore constituée. Il a établi une commission qui est en réalité un prolongement de son bureau et qui, sous la présidence d'une personne de la Saskatchewan, fera des recommandations sur l'avenir des voies ferrées au Canada.

La rentabilité est l'un des principaux facteurs qu'il faut considérer lorsqu'on détermine si une ligne de chemin de fer sera abandonnée ou maintenue, car le ministre des Transports croit au principe du paiement par l'utilisateur. S'il ne paie pas assez cher, la ligne sera abandonnée. Je voudrais donner trois exemples précis pour illustrer ce que je dis.

Au nord de ma circonscription, une voie ferrée traverse les villages de Preeceville, Lintlaw, Nut Mountain et Kelvington; elle sert au transport d'immenses quantités de grain. Cette ligne devrait être maintenue. La quantité moyenne transportée sur cette ligne est d'environ 73,000 boisseaux par mille. Cela fait beaucoup de grain et pourtant, le ministre songe à abandonner le service sur cette ligne. Il y a quelques mois, les localités concernées ont institué un comité chargé d'étudier les moyens d'éviter cela. Le ministre a écrit une lettre à ce comité. Si ma mémoire est fidèle, elle était datée du 28 décembre. En tout cas, c'était à la fin de l'année. Cette lettre disait qu'au cours de l'année qui venait, le comité d'action pour le chemin de fer des Prairies pourrait faire une recommandation au ministre au sujet de cette ligne. A moins que ces localités ne se battent avec acharnement, je crains que la ligne ne soit abandonnée parce que le ministre ne jure que par le principe du paiement par l'utilisateur.

Ce principe est injuste envers les petites villes et les villages. Les députés de la Saskatchewan savent fort bien que Preeceville et Kelvington ne sont pas des petits villages et que 73,000 boisseaux par mille sur une voie ferrée, c'est loin d'être une petite charge. C'est une quantité appréciable de grain. Ce tronçon devrait demeurer en place et il le demeurerait si nous avions un régime de transport qui place le bien public au dessus de ses bénéficiaires.

Ce qui se passe maintenant—et je soupçonne le ministre de s'en faire le complice—c'est qu'on laisse cette ligne se détériorer. On n'enlève plus la neige. Elle se détériore. On a de plus en plus de mal à justifier son existence, mais cela fait partie du complot. Ce complot vise à supprimer beaucoup de lignes ferroviaires du pays.

Il y a une autre ligne, dans ma circonscription, qui part de la ville de Canora, traverse le village de MacNutt, près de la frontière manitobaine, et se termine tout près de la circonscription du député de Dauphin (M. Ritchie). C'est un tronçon qui pourrait lui aussi être abandonné d'ici 1990. Il y a peut-être dix élévateurs le long de cette ligne. Entre 1967 et 1975,

Chemins de fer—Loi

l'année de la création de la Commission Hall, environ 1.6 million de boisseaux de grains ont été transportés sur cette ligne, soit à peu près 42,000 boisseaux par mille de rail. Cette ligne fait environ 37.8 milles et dessert plusieurs petites localités, dont l'existence est menacée par la proximité de plus grands centres tels que Dauphin, Yorkton, Kamsack et Canora. Dans les villages, si le chemin de fer disparaît, les élévateurs disparaissent avec lui. Si les élévateurs disparaissent, les travailleurs s'en vont avec leurs familles. Là où il y a des écoles, elles ferment à leur tour. Quand il n'y a plus d'élévateurs, les agriculteurs n'ont plus aucune raison de se rendre dans ses agglomérations. Ils vont s'approvisionner ailleurs et les villages meurent. Je ne veux pas que cela se produise. C'est déjà arrivé trop souvent dans les Prairies et dans la campagne canadienne. Des choses comme ça ne devraient jamais se produire.

Il y a dans ma circonscription une troisième voie ferrée, qui, elle, n'a pas autant de chance que les deux autres. D'après le rapport de la commission Hall et selon toutes les indications que m'a données le ministre, elle sera probablement supprimée d'ici la fin de 1981. Cette ligne dessert deux petites localités, Jedburgh et Willowbrook, et transporte environ 34,000 boisseaux de grain par mille. Ce sont de petits villages, mais ce sont quand même des villages. Ils ont leur salle des fêtes, leur magasins et leur bureau de poste. Ils possèdent des élévateurs, mais si on supprime ces derniers—et d'après le ministre c'est ce qui va arriver—ils ne mettront pas longtemps à mourir à leur tour. Ce n'est qu'une question de temps. Il ne faudra pas longtemps non plus pour qu'un certain nombre de petites entreprises agricoles s'étiolent et meurent car, si les agriculteurs doivent faire un plus long parcours pour transporter leur grain jusqu'aux élévateurs, ils ne parviendront pas à survivre. Les grosses exploitations pourront le faire, mais les petites seront éliminées, car les gros exploitants ont les moyens de transporter leur grain sur de plus longues distances.

Dans beaucoup d'endroits, ce sont les contribuables qui vont devoir payer les pots cassés. Ces localités sont situées le long de routes qui ne sont pas faites pour transporter d'importantes cargaisons de grain par gros camions. Si l'on fait circuler des poids lourds sur ces routes, elles vont se détériorer et les municipalités auront de gros frais pour les remettre en état. Une fois de plus, ce sont les petites gens qui vont être le plus durement touchés.

Ce n'est là qu'un exemple des funestes conséquences qu'entraînerait le principe du «paiement par l'utilisateur». Voici un exemple de ce dont je veux parler quand je dis que c'est une tragédie de toujours vouloir faire des profits au lieu d'avoir un système de transport au service des Canadiens. Si nous avions un réseau de transport qui accordait la priorité au service, nous n'assisterions pas à l'abandon massif de lignes ferroviaires dans les Prairies et les petites localités de ces provinces auraient quelque espoir de survie, mais elles sont en train de périr graduellement et elles finiront par disparaître.

● (2112)

C'est à se demander si on peut faire confiance au gouvernement. Le problème des transports se pose depuis des années dans notre région. Avant le débat de ce soir, j'ai cherché certaines déclarations du ministre des Transports et du premier ministre lors de la dernière campagne électorale. Je voulais y trouver quelques lueurs d'espoir pour ces petites