

M. Nystrom: J'appuie la motion n° 34, car je viens d'une circonscription fortement rurale. Celle-ci compte un bon nombre d'embranchements ferroviaires et les agriculteurs sont en très grande majorité en faveur de les conserver et de ne pas acheminer leur grain vers les marchés par camion et ce, pour un certain nombre de raisons. Tout d'abord, il est moins coûteux pour eux d'expédier leur grain par chemin de fer. C'est un système qui fonctionne très bien. On peut même en améliorer l'efficacité grâce à la réfection des voies.

En outre, cela touche non pas seulement les agriculteurs, mais également les dirigeants de petite entreprise dans toutes les villes et villages desservis par ces voies. Si un embranchement est abandonné, beaucoup d'agriculteurs iront acheter ailleurs, ce qui entraînera la fermeture de bien des entreprises. Cela a également des répercussions sur les habitants de l'agglomération, notamment de nombreuses personnes âgées. Beaucoup d'habitants d'agglomérations situées dans ma circonscription comme Kelvington et Lintlaw m'ont dit que même leurs personnes âgées s'inquiètent de l'abandon de lignes ferroviaires. En effet, le nombre de clients diminuera, ce qui entraînera, du même coup, une réduction des entreprises. Les services seront donc de bien moindre qualité et les personnes âgées ne pourront obtenir les services médicaux et dentaires dont elles ont besoin. Elles croient donc que ces lignes ferroviaires devraient être conservées. Ce sont là des aspects importants de la question.

Ces dernières années, on a mené, dans ma circonscription, un certain nombre de combats contre la Commission canadienne des transports, le Canadien National, le Canadien Pacifique, Otto Lang et d'autres, afin de conserver les lignes de chemin de fer. Ainsi, je me rappelle le combat difficile que nous avons dû mener pour conserver un embranchement qui desservait Preeceville, une très grosse agglomération de ma circonscription. Dans ce cas-là, nous avons vu de nombreuses personnes former un comité à cette fin. Elles voulaient s'assurer que cette ligne serait conservée. Grâce à leurs instances auprès de la CCT et aux pressions qu'elles ont exercées pendant un certain nombre de mois, elles ont pu sauver ce chemin de fer.

Il y a également le cas de la ligne ferroviaire desservant les villes de Rosthern, Calder et MacNutt dans ma circonscription. Là encore, les habitants de ces agglomérations qui sont plutôt petites puisque Rosthern compte peut-être 100 habitants, Calder 300 environ et MacNutt un peu moins, se sont regroupés. Ils ont effectué des recherches, présenté des instances et exercé des pressions. Ils ont persuadé la CCT et les autorités compétentes qu'il était nécessaire de conserver et d'améliorer ces lignes. Ils veulent surtout s'assurer que l'argent affecté au Fonds de réfection des voies ferroviaires est bien consacré à la rénovation de ces voies et non au transport par camion du grain vers les marchés.

Cela me préoccupe beaucoup parce que plus la localité et la collectivité sont petites, plus il est difficile de faire comprendre leur importance à la CCT ou au ministre. Les petits groupes ont plus de mal à présenter leur point de vue que les autres. Les petites localités ont plus de mal à obtenir qu'on leur donne leur part des fonds destinés à l'amélioration des lignes de chemin de fer. S'il y a une partie de cet argent qui s'en va au

Transport du grain de l'Ouest—Loi

transport routier, les petites localités auront d'autant moins de chances d'obtenir une part de l'argent qui reste. Il est important pour nos Rosthern, nos Calder et nos MacNutt que l'argent serve à améliorer leurs lignes de chemin de fer et à garantir leur bonne marche.

Il y a dans ma circonscription d'autres lignes de chemin de fer, qui sont visées directement, qui peuvent être touchées par des projets de loi comme celui-ci. J'ai en main le numéro du 29 septembre du *Western Producer* où on trouve un article intitulé «Lignes ferroviaires à l'étude». On y trouve la liste, établie par le Syndicat du blé de la Saskatchewan, des lignes de chemin de fer actuellement étudiées par Transports Canada. Cette liste contient environ 35 lignes, et deux de celles-ci se trouvent dans ma circonscription. Il y a par exemple la subdivision de Rhein, village d'environ 500 personnes. D'après le Syndicat du blé, Transports Canada est à examiner 25 milles de cette ligne. Il y a 475 producteurs qui livrent leur grain à des points desservis par cette ligne.

La deuxième étude concernant ma circonscription porte sur un point de subdivision appelé Tonkin. Cette collectivité est beaucoup moins importante, l'embranchement n'a environ que 17 milles. Mais il y a 197 personnes qui livrent leur grain à des points situés sur cette ligne. Elle est très importante pour eux, et ils tiennent beaucoup à ce que les fonds d'amélioration ferroviaire soient utilisés pour améliorer et préserver ces lignes, et non détournés vers le transport routier. Si cela arrive, les lignes et les élévateurs disparaissent et la centralisation s'aggrave au profit des énormes élévateurs intérieurs. Quand s'arrêtera-t-on?

M. le vice-président: Je regrette d'interrompre le député, mais il a épuisé son temps de parole. Il pourra poursuivre avec le consentement unanime. Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

M. Laverne Lewycky (Dauphin-Swan River): Monsieur le Président, je vais parler de la motion n° 34, que mon collègue le député de Regina-Ouest (M. Benjamin) a proposée. Celle-ci aurait pour effet de supprimer le paragraphe 17(4), qui accorde à l'administrateur le pouvoir de conclure des accords qui procureraient essentiellement des fonds à ceux qui veulent transporter leur grain par camion.

Afin d'appuyer cette motion, je vais citer en exemple ma circonscription de Dauphin-Swan River dont le cas ne diffère pas beaucoup de celui qu'a évoqué mon collègue de Yorkton-Melville (M. Nystrom) pour illustrer les problèmes que doivent affronter les circonscriptions rurales. Je vais exposer quelques-unes de nos difficultés et peut-être citer des cas concrets. Comme un exemple vaut parfois mille mots, si nous pouvions décrire notre situation, les députés d'en face et certains de mes collègues à ma droite comprendraient peut-être mieux de quoi il s'agit. J'espère que mes propos vont les éclairer. Leur situation et leurs problèmes sont quelque peu différents, car ils sont situés au sud de la Transcanadienne et ont facilement accès à de grandes routes, à de gros camions et à tous les autres avantages qu'apporte la vie dans cette région du Manitoba. Ils ne comprennent pas vraiment certaines des difficultés que l'on éprouve dans les régions plus au nord.