

Voilà pourquoi le gouvernement fédéral a demandé au Comité de développement ferroviaire des Prairies de réexaminer le sort de ces 2,400 milles de voies ferrées laissées dans les limbes par la Commission Hall. Il s'agissait de préciser quelle serait l'utilisation possible de ces voies avant que ne prenne fin, en 1990, la période proposée par le rapport Hall. Le Comité a proposé de retenir quelque 1,000 milles de voies ferrées. Comme je l'ai dit tantôt, nous avons déjà pris des mesures pour réintégrer chacun de ces embranchements dans le réseau principal et permanent.

Dans la circonscription d'Assiniboia, grâce au Comité de développement ferroviaire des Prairies et à l'intervention du gouvernement fédéral, on a pu sauvegarder des lignes comme la subdivision de Wood Mountain, de Maxstone à Mankota, la subdivision d'Avonlea, de Moose Jaw à Avonlea et Claybank, celle de Tyvan, de Regina à Stoughton, la subdivision de Bromhead, de Southall à Tribune, celle de Weyburn, de Weyburn à Radville, celle d'Amulet, de Ormiston à Crane Valley et celle de Gravelbourg, de Mossbank à Hodgeville.

Dans les six premiers cas—je viens d'en mentionner sept—à la suite du rapport du Comité de développement ferroviaire des Prairies, nous avons garanti le maintien des lignes menacées, dont la Commission Hall ne s'était pas occupée. On peut voir que les partis de l'opposition à la Chambre adoptent exactement la politique contraire, et qu'en rejetant totalement les idées du Comité et en s'en tenant au rapport Hall, les conservateurs et les néo-démocrates désirent, apparemment, que le sort de ces lignes reste incertain pendant une douzaine d'années encore.

Dans le cas de la subdivision de Gravelbourg, que j'ai nommée en sixième lieu, les partis de l'opposition préfèrent qu'on maintienne le statu quo pour la subdivision de Mossbank à Gravelbourg, et qu'on abandonne immédiatement la ligne de Gravelbourg à Hodgeville qui passe par Bateman, car c'est ce que recommandait Hall. Le rapport du Comité de développement ferroviaire des Prairies a contribué à sauver la ligne de Gravelbourg, mais les conservateurs et les néo-démocrates l'ont entièrement désapprouvé.

Les témoignages que j'ai cités cet après-midi démontrent, je crois, que le Comité a fait un travail fort utile et qu'il ne faudrait pas le rejeter à la légère. Nous n'approuvons peut-être pas toutes ses conclusions, mais comme chacune d'elles est expliquée en détail, nous savons sur quels points nous ne sommes pas d'accord. Si le Comité a commis des erreurs on peut les constater immédiatement, et émettre des objections. Comme je l'ai dit, la CCT étudiera, en temps voulu, le cas des lignes dont le Comité a proposé l'abandon si bien que nous aurons là une autre occasion de réclamer vigoureusement leur maintien. Comme je l'ai dit, je travaille en étroite collabora-

Les transports

tion avec de nombreuses associations locales qui participent à cet effort dans ma région. Les arguments que nous voulons faire valoir sont bons et j'ai bon espoir que les choses tourneront à notre avantage.

Pour conclure, je suis convaincu, je le répète, que nous bâtissons actuellement dans l'ouest du Canada un réseau qui nous permettra d'acheminer avec rapidité et efficacité un milliard et plus de boisseaux de céréales par an. Nous avons les marchés qu'il faut, la production qu'il faut et, aidée par le gouvernement du Canada, je suis sûr que l'industrie céréalière pourra relever le défi.

M. Hnatyshyn: Monsieur l'Orateur, j'aimerais soulever brièvement la question de privilège à la suite des remarques du député d'Assiniboia (M. Goodale). J'ai cru remarquer en écoutant la radio en Saskatchewan que quelqu'un qui imite sa voix prétend que le Comité de développement ferroviaire des Prairies outrepassa son mandat. Je voulais qu'il le sache, c'est tout.

M. Goodale: Le député de Saskatoon-Biggar (M. Hnatyshyn) doit savoir que les propos que j'ai tenus à cet égard se rapportaient très précisément à la partie du rapport relative à la subdivision Lewan qui va vers le sud-est à partir de Regina. Si le député veut bien attendre environ 48 heures, je pense qu'il aura d'agréables nouvelles à ce sujet.

M. Neil: Monsieur l'Orateur, puis-je dire qu'il est 6 heures?

M. Malone: J'invoque le Règlement, monsieur l'Orateur.

L'Orateur suppléant (M. Ethier): Comme le député de Moose Jaw (M. Neil) vient de dire qu'il est 6 heures, j'accorderai la parole au député de Battle River (M. Malone) à 8 heures, à la reprise de la séance.

Comme il est 6 heures, je quitte le fauteuil jusqu'à 8 heures.

(La séance est levée à 6 heures.)

● (2000)

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 8 heures.

M. Doug Neil (Moose Jaw): Monsieur l'Orateur, le débat de ce soir est très important, car il porte sur une question qu'un député ne peut traiter à fond durant la période de temps qui lui est allouée. Le gouvernement actuel et notamment le ministre des Transports (M. Lang) ont subi un échec catastrophique dans le secteur des transports. En raison du peu de temps à ma disposition, je me contenterai de parler des paragraphes 3 et 4 de la motion qui sont ainsi conçus:

3) réglé convenablement la question du transport du grain, d'où des centaines de millions de dollars de pertes pour les producteurs et pour l'économie canadienne;