

c'est pour cette raison que je lui demande s'il désire poser une question, ou participer au débat?

M. Allard: Voici, monsieur le président: la question a été posée antérieurement par l'honorable député de Roberval (M. Gauthier). Je désirerais participer au débat durant cinq ou six minutes, pas longuement, à votre discrétion.

[Traduction]

M. Cadieu: Monsieur le président, je dois dire que j'ai étudié ce projet de loi avec le plus grand intérêt. En parlant d'un autre article, j'ai mentionné les nombreux problèmes de ma circonscription. Le ministre a alors exprimé l'espoir que je lise le bill. C'est ce que j'ai fait. Je l'ai étudié de la première à la dernière page. J'avoue que je suis très satisfait du débat qui a eu lieu, car il n'a rien laissé dans l'ombre, comme il est normal, à mon avis, pour un sujet aussi important que les transports d'une grande nation comme la nôtre.

• (5.40 p.m.)

J'ai été très heureux de constater que le ministre connaisse l'inquiétude de mes commettants au sujet de l'abandon des embranchements. J'ai été très satisfait également de l'entendre annoncer l'autre soir qu'aucune nouvelle demande d'abandon ne sera pas acceptée avant 1975. Je crois que c'est excellent, mais j'espère que dans l'intervalle, on songera à remédier à la pénurie de service que j'ai mentionnée, afin de fournir ceux auxquels les habitants de cette région ont droit à juste titre.

J'ai fait d'autres recherches sur le contrat signé pour la construction d'un embranchement dans la sous-section de Spruce Lake de l'ancienne société *Canadian Northern Railway* et j'ai découvert la cause du retard. J'ai en main le décret ministériel à ce sujet et je voudrais le signer au compte rendu. Il est daté du 27 mai 1927 et remonte donc à 40 ans. Cette ligne de raccord de 38 milles est abandonnée depuis 40 ans. Lorsqu'on consulte la carte des abandons des chemins de fer, on constate qu'il y a un obstacle naturel dans la région septentrionale du bras Nord de la rivière Saskatchewan. Il n'y a pas une seule ligne ferroviaire qui traverse la frontière provinciale dans cette région. C'est une honte et je crois que cet état de choses est attribuable à une distinction injuste. Il n'y a pas de voie ferrée sur une distance de 38 milles. Ainsi, toutes les marchandises à l'ouest de la frontière provinciale doivent passer par Edmonton avant d'être acheminées vers la tête des lacs ou vers le port de Churchill.

[M. le président suppléant.]

Dans un discours qu'il a prononcé à Winnipeg en 1962, M. Donald Gordon a mentionné le coût du transport des céréales sur certains embranchements ferroviaires. Il l'évaluait dans certains cas jusqu'à 15c. par mille-tonne. Si on conçoit les quantités de céréales qui doivent être transportées sur des centaines de milles supplémentaires à cause de cette interruption de la ligne de chemin de fer, on se rend compte que si un embranchement avait été aménagé, les frais de construction auraient été amortis en un an.

Les honorables députés peuvent se demander pourquoi les gens de la région n'ont pas été plus nombreux à s'affirmer et à demander que cette liaison importante soit établie. La raison en est qu'après 40 ans d'attente, les gens finissent par se décourager. Nous savons que les matériaux de construction pour les voies ferrées ne manquent pas. Nous savons que cette ligne ne sera pas abandonnée avant quelques années, mais je veux surtout souligner ce soir que nous espérons que la compagnie va se déterminer à combler ces lacunes pour desservir convenablement la population.

M. Gordon signalait dans le même discours, à Winnipeg, que dans bien des cas on transportait des céréales par camion pour 4c. à 8c. la tonne-mille. M. Gordon ne doit pas s'y entendre beaucoup en la matière; autrement, il n'aurait pas cité un tel chiffre. Moi, je m'y entends et je sais qu'un camionneur qui se mettrait en frais de transporter des céréales pour 4c. la tonne-mille ne résisterait pas bien longtemps. J'espère que le chemin de fer va décider de combler cet écart le plus tôt possible. Nous pourrions alors examiner la situation et décider si la ligne est rentable.

J'ai poussé ma recherche plus loin pour voir ce qui s'est fait au sujet du prolongement de la ligne de St. Walburg, en Saskatchewan, à Bonnyville, en Alberta. J'ai en main un exemplaire du décret du conseil du 2 juillet 1929. En voici le premier paragraphe:

Le comité du Conseil privé a été saisi d'un rapport, en date du 27 juin 1929, du ministre suppléant des Chemins de fer et des Canaux selon lequel la direction des chemins de fer Nationaux du Canada a fourni un plan de l'emplacement proposé d'un embranchement projeté des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une longueur de cent vingt-six milles, de St. Walburg, dans la province de Saskatchewan, à Bonnyville, dans la province d'Alberta.

Les dépenses pour cette ligne, évaluées à \$4-212,000, ont été autorisées par le chapitre 32 des Statuts du Canada de 1929.

C'est une honte car, bien que la plate-forme ait été construite, les rails n'ont été posés que de Bonnyville à Grand Centre, distance d'en-