

*Les transports*

Il recommanda l'abandon pur et simple d'environ 60 p. 100 des voies ferrées et partant le maintien d'à peu près 40 p. 100. Il lui est même arrivé à une ou deux reprises de se tromper de ligne. Ainsi, dans la circonscription d'Assiniboia, et j'espère que son représentant (M. Goodale) dira quelques mots...

**Une voix:** C'est déjà fait. Il a prononcé un long discours.

**M. Nystrom:** Il a fait un discours. J'en suis très heureux.

**Une voix:** Il a sévèrement critiqué le Comité de développement ferroviaire des Prairies.

**M. Nystrom:** Je l'espère bien parce que ce comité a recommandé l'abandon d'une ligne de sa circonscription qui faisait partie du réseau de base; il s'agit de la ligne Lewvan. Il s'agit là d'une recommandation carrément irréflectée de la part du Comité, car il est indéniable que cette voie ne devait pas être visée par cette étude. Nul doute que les électeurs de cette circonscription se souviendront, qui sait en mai, juin ou juillet, de cette décision du Comité.

Le Comité a recommandé au ministre d'abandonner environ 60 p. 100 des voies sur lesquelles a porté son étude. J'aimerais vous citer deux cas dans ma propre circonscription qui illustrent bien, à mon avis, la valeur des recommandations du Comité pour l'ensemble des Prairies.

D'abord, nous avons une voie qui va de l'importante ville qu'est Sturgis Junction à la ville de Kelvington, qui est encore plus importante. Cette voie s'étend sur environ 41 ou 42 milles de distance. Elle est utilisée par un grand nombre d'agriculteurs et elle sert au transport de grosses quantités de céréales. Quatre autres localités sont situées sur ce parcours. Certaines d'entre elles sont assez importantes, comme Preeceville qui a une population de plus de 1,500 habitants, voire près de 2,000, et Kelvington qui compte plus de 1,500 habitants. Presque tout le monde s'est dit que la Commission Hall avait fait une grave erreur, moi aussi, en ne recommandant pas que cette voie ne soit pas intégrée au réseau principal. Vous n'avez qu'à regarder une carte de la Saskatchewan et vous constaterez que cette partie de la province est très agricole, et que dans bien des cas, s'il n'y a plus de voie ferrée, les céréaliculteurs auront beaucoup de chemin à parcourir pour assurer le transport de leurs céréales.

M. Hall estimait qu'il fallait étudier ce point plus avant. Même dans ce cas, nous supposons tous que le Comité de développement ferroviaire des Prairies recommanderait que cette ligne soit maintenue. Et qu'a fait le Comité? Il a recommandé que toute la ligne soit abandonnée, à l'exception d'un tronçon de 3 milles et demi. En d'autres termes, le comité n'a sauvé que le tronçon situé entre Lilian Junction et la ville de Preeceville. C'est tout ce qu'on a sauvé. Le Comité a recommandé l'abandon du reste de la ligne qui dessert également une ville appelée Lintlaw, où le syndicat du blé voulait ériger un nouvel élévateur de grande capacité. La ville de MacNutt jouit d'un très bon service de livraison du grain, et les agriculteurs devront transporter leur gain à Kelvington. Le Comité a dit qu'ils pouvaient compter sur le gros bourg qu'est Kelvington, et il a recommandé l'abandon de cette ligne, laissant tout simplement ces petites localités se débrouiller toutes seules.

Il a été recommandé d'organiser un service de traversiers sur le lac entre la ligne de démarcation Rosedale-Tisdale et la ville

de Kelvington. Cela reviendra aussi cher que la réfection et reconstruction de toute la ligne, ce qui aurait fourni un bon service à tous les agriculteurs riverains le long de cette ligne d'embranchement.

Passons au deuxième cas, qui se trouve également dans ma circonscription. Il s'agit de l'embranchement de Rhein, qui relie une petite localité appelée Ross Junction et située près du village de Canora, région que connaît bien le député de Saskatoon-Biggar (M. Hnatyshyn), et le village MacNutt, situé tout près des limites du Manitoba et des circonscriptions du député de Dauphin (M. Ritchie) et du député de Marquette (M. Stewart). Ils connaissent tous deux cette ligne, qui est assez longue puisqu'elle s'étend sur quelques 50 milles. Cette ligne dessert bien des gens et biens des villes. Elle assure par ailleurs des livraisons à Hamton, Rhein, Stornoway, Wroxton, Calder et MacNutt, qui desservent bien des agriculteurs dans cette région à forte production céréalière.

Elle est donc très importante pour cette production et pour les habitants des petites villes et des villages situés le long de son parcours. Le Comité a recommandé l'abandon de presque la moitié de cette ligne. Il a recommandé que le tronçon qui relie Ross Junction et Hamton soit abandonné et que celui qui relie Hamton et Wroxton soit maintenu. Il a aussi recommandé l'abandon du tronçon qui relie Wroxton à MacNutt. Ce tronçon dessert pourtant beaucoup de gens.

J'ai rencontré les habitants de ces deux localités à plusieurs reprises. Ils tiennent beaucoup à ce que cette ligne soit maintenue. A l'automne de 1977, ils ont institué des comités dont le slogan était «Sauvons nos voies ferrées» et ces comités ont rencontré des membres du Comité avant qu'ils ne fassent cette recommandation. Ils ont également rencontré le ministre des Transports et ont réussi à sauver environ la moitié de cette ligne. Mais les autres localités, quatre d'entre elles en particulier, sont maintenant menacées de perdre leur ligne de chemin de fer, ce qui accroîtrait les frais des agriculteurs qui devraient transporter leur grain sur des distances beaucoup plus longues. L'usure plus rapide des routes municipales entraînerait aussi une augmentation des frais d'entretien. Évidemment, les petites villes et les villages que traversent les lignes qui seront abandonnées deviendront bientôt des villages fantômes parce que lorsque les agriculteurs iront vendre leurs produits ailleurs, ils feront leurs achats sur d'autres marchés.

Je vois que vous êtes sur le point de vous lever, monsieur l'Orateur. Je terminerai donc en demandant au ministre des Transports de maintenir ouvertes 90 ou 95 p. 100 des voies que le Comité a recommandé d'abandonner. Si je disposais de plus de temps, je pourrais donner des raisons détaillées de maintenir ces lignes ferroviaires en activité et la première serait de sauver les localités et les villages qui les jalonnent.

**M. Maurice Harquail (secrétaire parlementaire du ministre des Approvisionnements et Services):** Monsieur l'Orateur, je devrais commencer, je pense, par féliciter le critique de l'opposition d'avoir présenté cette motion aujourd'hui, qui nous permet de débattre ce sujet. Je suis heureux de pouvoir parler de ce que le ministre et le ministre des Transports ont pu réaliser dans les Maritimes, car cela nous reposera de toutes les histoires qu'on nous a racontées sur les difficultés de l'Ouest.