

Loi sur les chemins de fer

Quand on a décidé de fermer la gare de Pikwiton, les gens ont fait des pieds et des mains pour garder leur chef de gare, mais les autorités ont décidé dans leur sagesse de fermer la gare quand même.

Encore en février 1978, le CN a décidé de ne pas fermer les gares d'Ilford, de Thicket Portage, de Cranberry Portage et de Sherridon. Cette décision a été prise après des consultations avec les dirigeants des localités intéressées. Ayant d'abord décidé de fermer ces gares, le CN se rendit ensuite dans les diverses localités y tenir des réunions. Je tiens à féliciter les maires, les conseils et les comités consultatifs de ces endroits qui ont rencontré les représentants du CN. Ils ont bien plaidé leur cause et, sans mâcher leurs mots, ont dit à la compagnie de ne pas toucher à leurs gares, que les chefs de gare devraient y rester non seulement pour le bien des habitants de la région, mais aussi pour la bonne raison que ce serait plus prudent si les trains venaient à emprunter la voie. Ces localités ont avantage à avoir quelqu'un sur les lieux pour s'occuper des marchandises expédiées ou reçues.

J'aimerais vous lire quelques-unes des observations du maire de Thicket Portage lorsqu'il fut décidé de supprimer les services à cet endroit:

Cher Cec,

Nous avons entendu l'émission au cours de laquelle vous avez exprimé votre joie en apprenant que le CN accroîtrait ses expéditions de grain par le port de Churchill...

Je parlais alors du rapport de la Commission Hall.

Pour faire plaisir aux habitants du Nord, le Canadien National a dit qu'il intensifierait le transport des grains vers Churchill. C'est du moins ce que dit le rapport Hall, mais je ne sais pas comment nous allons bien pouvoir amener le gouvernement actuel à appliquer certaines des recommandations de la Commission Hall. Il y a peu, le ministre des Transports a déclaré qu'il n'avait pas encore déterminé si le port de Churchill était viable.

Le maire de Thicket Portage expliquait ensuite dans sa lettre que le fait pour une localité de dépendre entièrement des chemins de fer était très frustrant. Thicket Portage est une agglomération de 400 habitants. On y a lancé un projet de culture maraîchère afin de pouvoir approvisionner en légumes d'autres agglomérations du Nord. C'était quelque chose de nouveau pour Thicket Portage et pour le Nord. Mais les gens ne savaient que faire de leurs produits pour la bonne raison qu'en l'absence de chef de gare, il serait impossible de les mettre à bord des trains. On a fait une seule expédition de pommes de terre qui a pris deux semaines pour parcourir une distance de 55 milles seulement. Lorsque les pommes de terre sont arrivées, elles étaient toutes molles et germées, mais il a quand même fallu payer le plein tarif. On n'a eu droit à aucun rabais.

Le maire a également fait remarquer que, lorsque le CN s'est installé dans cette région, les gens en sont devenus entièrement dépendants. Ils n'avaient aucun autre moyen de transport. Le maire de Thicket Portage vit dans le Nord. Cela fait des années qu'il s'y accroche, tout comme beaucoup d'autres personnes, qui tentent désespérément de trouver du travail. Cela ne leur plaît pas de vivre de l'assistance sociale ou de programmes gouvernementaux tels que Canada au travail. Ils veulent jouer un rôle actif dans l'économie du pays. J'affirme, quant à moi, que les gens du Nord sont capables de travailler et qu'ils veulent travailler. J'aimerais avoir assez de

temps pour lire en entier cette lettre de Bob McCleverty, maire de Thicket Portage, qui est un vrai chef-d'œuvre.

Les gens qui vivent dans le nord du Manitoba sont aux prises avec les mêmes problèmes que ceux que je viens de décrire. Je le répète, la faute en revient en grande partie au CN, qui ne se donne pas la peine de consulter les municipalités concernées. Il prend des décisions arbitraires et les gens sont ensuite mis devant les faits. Il est grand temps que le CN et le gouvernement se rendent compte que nous avons autre chose que des ours polaires dans la circonscription de Churchill. Nous y avons également beaucoup de Canadiens qui sont très préoccupés et qui veulent contribuer à la vie de notre société.

Je voudrais dire un mot d'un petit groupe de pêcheurs de Pukatawagan. Cette localité—sans doute ignorez-vous où elle se trouve, monsieur l'Orateur—est située à 99 milles environ au nord de Le Pas en direction du lac Lynn. La population de Pukatawagan doit recourir aux services du CN pour passer d'un lac à l'autre. On n'a pas le choix. Dans le cas qui nous intéresse, un groupe de pêcheurs a mis ses deux embarcations à bord d'un train pour une distance de 35 milles. Rendus à destination, ils ont dû les redescendre eux-mêmes. Ils ont reçu du CN une facture de \$294, soit 1.96c. la livre. Ainsi, comment des gens qui dépendent du transport ferroviaire et qui ne peuvent recourir à aucun autre moyen de transport peuvent-ils survivre? Ils abandonnent tout simplement, par frustration. Ils se demandent à quoi bon se donner de la peine pour faire quelque chose. A cause d'une nouvelle politique, quiconque qui fait transporter un chargement complet doit payer sur la base du cubage. Que vous ayez une ou cinquante boîtes de poisson, c'est la même chose, vous payez le même prix. Cela va bien si l'on a une vaste zone de collecte. Mais beaucoup de ces pêcheurs ont une très petite zone, ce qui fait qu'ils sont durement pénalisés.

● (1432)

Le maire d'Ilford, au Manitoba, M. Kip Thompson, est à la merci du CN. Si j'avais le temps de faire consigner le texte de certaines lettres, je suis certain que je ferais tomber le gouvernement du jour au lendemain.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Alors n'hésitez pas!

M. Smith (Churchill): De toute façon, leurs jours sont comptés. Il y a une bonne façon de s'en débarrasser tout de suite: ce serait de les mettre tous à bord d'un train en partance pour Churchill.

Ilford (Man.) sert de centre pour l'envoi de marchandises vers Oxford House, Split Lake et York Landing. Avec les années, le CN a pris l'habitude d'amener les wagons sur une voie de garage où les marchandises sont déchargées, puis transportées vers l'intérieur. Depuis deux ans, il s'est perdu des wagonnées complètes de marchandises sur cette ligne de 510 milles. Monsieur l'Orateur, ce ne sont pas des bêtes qui s'envolent. Souvent il s'agit de marchandises périssables.

J'aimerais bien que le gouvernement se renseigne sur le montant des frais de surestrie et des réclamations du chemin de fer de la baie d'Hudson. Je suis sûr qu'il s'agit d'un montant astronomique. Apparemment, personne n'est plus intéressé à livrer le chargement intact, qu'il s'agisse de matériel ou d'articles d'épicerie. On dirait que le CN fait tout ce qu'il peut pour chasser les clients. Mais comme il n'y a pas d'autre moyen de transport, il faut bien que la population passe par la ligne.