

coûts. Bon nombre de Canadiens ont déjà manifesté leur inquiétude à propos de la présente mesure, car en 1964 ce même gouvernement avait, dans sa sagesse présenté le bill n° C-120, qui a causé des déceptions. Pour illustrer ce point, je cite la manchette suivante publiée au *Western Producer* du 1^{er} octobre 1964: «Selon le président du syndicat, la loi sur l'abandon des embranchements n'est pas du tout satisfaisante.» Cette même question nous attire encore des critiques, et il incombe à tous les députés, qu'ils soient de l'opposition ou du gouvernement, de trouver la meilleure formule dont ils sont capables, et d'adopter une loi qui répond aux besoins actuels du Canada.

Moi-même, je m'intéresse vivement et directement au problème de l'abandon des voies. Je ne prétends nullement être un spécialiste de l'établissement des coûts. Nous devrions laisser aux spécialistes le soin d'édifier le comité, sur ce domaine, mais j'ai eu une énorme expérience de l'abandon des voies, car un des embranchements les plus longs de l'Ouest du Canada, qui traverse ma circonscription, a été abandonné en 1961 après une étude prolongée menée par la Commission des transports du Canada. En tant que représentant de cette région, j'avais reçu des instances énergiques sur l'abandon de cette voie.

J'ai pensé à l'époque qu'on ne devrait pas intervenir avant la publication du rapport de la Commission MacPherson, et qu'à la lumière de ce document, nous pourrions envisager l'abandon de l'embranchement de Wolseley, dans un meilleur contexte que celui d'un abandon sans méthode. Cette expérience m'a alarmé en ce qui concerne l'abandon des services ferroviaires, et je partage naturellement les inquiétudes de bon nombre de citoyens de l'Ouest au sujet de l'abandon possible de nouvelles lignes, car les chemins de fer influent directement sur leur vie et leurs aspirations, et surtout le bien-être de ceux qui vivent de l'agriculture et qui dépendent des chemins de fer pour transporter leurs céréales au marché à des frais raisonnables.

Mon inquiétude à ce sujet m'a décidé à présenter le bill n° C-70 en 1963, le bill n° C-20 en 1965 et, cette année, le bill n° C-86 actuellement au *Feuilleton*, qui traitaient tous du principe d'un moratoire concernant l'abandon des embranchements.

Le projet de loi du gouvernement est vague quant à ce principe. Il est entendu que le rapport de la Commission royale d'enquête MacPherson concernant l'abandon des embranchements sera acceptable dans certaines

régions. Cependant, lorsqu'on recommandera l'abandon d'une ligne, je crois qu'on devrait prévoir un moratoire précis avant d'y procéder. Dans le projet de loi que j'ai fait inscrire au *Feuilleton*, j'ai proposé une période de cinq ans.

• (6.00 p.m.)

Je regrette beaucoup que le gouvernement n'ait pas cru bon d'être plus précis dans son projet de loi. Encore là, il est plutôt vague. Il devrait être plus précis vu l'importance de cette question pour les personnes visées par l'abandon d'embranchements. Il est difficile d'indiquer le nombre exact de personnes directement impliquées, en Saskatchewan, mais si des nouvelles lignes sont abandonnées, plusieurs milliers d'agriculteurs s'en ressentiront. On estime qu'environ 4,000 milles de voies ferrées pourraient être abandonnés dans l'Ouest Canadien. Je ne crois pas qu'on en sacrifie autant, car—je l'ai déjà dit—la situation économique a tellement changé au cours des six ou sept dernières années qu'il est possible de prouver que les embranchements de l'Ouest sont plus rentables qu'ils ne le semblaient autrefois.

Cependant, il est entendu qu'on abandonnera certaines lignes ferroviaires. Les agriculteurs habitant le long de ces lignes ont longtemps compté sur elles pour la mise en marché de leurs céréales et des compagnies ont construit sur ces parcours des élévateurs dont certains sont en très bon état ou relativement neufs. Si l'on abandonne ces lignes, les agriculteurs devront parcourir de plus longues distances pour livrer leurs céréales et les compagnies d'élévateurs devront démonter leurs installations. On a trouvé de nouvelles techniques grâce auxquelles les compagnies d'élévateurs peuvent déplacer tout le matériel d'un élévateur sans exception. Dans certains cas, elles doivent réparer ces élévateurs, car elles prévoient des années d'exploitation après l'abandon des embranchements. Dans l'Ouest canadien, nombre de petites entreprises familiales sont établies près de ces embranchements. Comme nous n'avons pas de grandes villes dans les Prairies, nos collectivités sont desservies par de petits villages ou de petites villes autonomes de 300 à 500 âmes, et certaines de ces localités sont encore moins peuplées. Elles comprennent souvent deux ou trois élévateurs, un magasin général, une station-service et une quincaillerie. On y trouve souvent un garagiste indépendant ou, comme c'était le cas autrefois, une forge. Nombre de résidents de ces petites unités autonomes se demandent maintenant s'il y aura un délai précis quant à l'abandon projeté