

M. Cooper: Je voudrais dire quelques mots au sujet de l'abandon des lignes ferroviaires. Il faudrait scruter longuement la question, à mon sens, avant de permettre aux compagnies de chemin de fer d'enlever les voies au petit bonheur et d'abandonner l'exploitation d'embranchements. Du temps de l'ancien gouvernement, il existait une entente orale selon laquelle on suspendait tout abandon d'exploitation de lignes secondaires jusqu'à ce que les chemins de fer, le gouvernement et les gros organismes de manutention des céréales de l'Ouest se soient réunis pour élaborer une politique d'ensemble d'après le rapport MacPherson.

Dans l'Ouest canadien, cette question nous touche de près, parce que le seul moyen pour nous d'expédier nos céréales au port septentrional de Churchill, à la côte ouest ou à la tête des Lacs, c'est le chemin de fer. Nous possédons plusieurs appareils pour manutentionner les céréales dans nos fermes, comme les vis sans fin et les souffleuses, mais je répète que nous n'avons qu'un moyen de faire parvenir les céréales aux points de livraison, et c'est le chemin de fer.

L'abandon des lignes ferroviaires aura de graves conséquences dans la circonscription de Rosetown-Biggar, qui est une des régions qui produisent le plus de céréales en Saskatchewan. Je n'aime pas soulever de cas d'espèce, mais dans le cas de l'abandon d'une ligne, dont on a demandé l'autorisation, il n'y aura pas que les agriculteurs, mais beaucoup d'autres gens, qui seront atteints. Il s'agit d'une courte ligne qui va du petit village de Stewart-Valley à la ligne principale du Pacifique-Canadien. A l'heure actuelle, les agriculteurs de la région transportent leurs céréales à Stewart-Valley, mais si on abandonne cette ligne, ils devront transporter leurs céréales vers le nord et ils seront obligés de traverser la rivière Saskatchewan. S'ils allaient à l'est, il leur faudrait traverser Stewart-Valley, et s'ils doivent transporter leurs céréales à la ligne principale, il leur faudra parcourir 40 ou 50 milles dans bien des cas.

Les agriculteurs et les hommes d'affaires ne songent pas aux services de voyageurs ou aux services de messageries. Leurs demandes portent uniquement sur le transport des céréales. Stewart-Valley est une petite ville prospère située au centre d'une région où les récoltes de blé sont excellentes. Les hommes d'affaires y ont placé leurs économies dans des petites entreprises commerciales, des magasins d'épicerie, des commerces d'instruments aratoires, etc. Si l'on abandonne cette ligne de chemin de fer, il ne leur restera plus qu'à s'en aller, à laisser

leurs économies et à recommencer une nouvelle vie ailleurs. Ce serait une situation très pénible pour les gens de cette région et ce n'est là qu'un exemple de ce qui se produira un peu partout dans les provinces des Prairies.

Il y a un autre point à étudier, si nous voulons avoir une juste vue d'ensemble du réseau ferroviaire dans l'Ouest du Canada. Je voudrais appeler l'attention du comité sur la nouvelle ligne de conduite qu'entend suivre le National-Canadien dans un avenir rapproché. Il s'agit d'instaurer des lignes directes en supprimant la moitié des sections de ligne.

L'honorable député de Port-Arthur a très bien expliqué ce point, mais je voudrais signaler à votre attention quelques-unes des conséquences pénibles qui découleraient de cette pratique, aux sections de ligne où les cheminots ont élu domicile. Dans le cas dont il s'agit, les équipages des trains parcouraient deux sections de ligne, ce qui occasionnerait beaucoup de chômage.

Une des principales villes de ma circonscription est la ville de Biggar, un centre ferroviaire. Si la suppression des arrêts est adoptée, 150 hommes (dont 79 sont propriétaires) sur une population de 3,000 âmes devront quitter cette petite localité. Dans de nombreux cas, les employés de chemin de fer qui se sont construits une maison devront déménager à l'endroit où ils auront été mutés, mais après avoir enlevé 79 propriétaires d'une petite ville de 3,000 habitants, il n'en reste pas grand-chose.

Biggar n'est pas l'endroit le plus propice à la culture du blé dans ma circonscription, mais il est pourvu d'une excellente industrie d'élevage des bestiaux. Cette industrie ne suffit pas à subvenir aux besoins d'une ville de cette dimension. Si les cheminots doivent déménager—et tel sera le cas de nombreux propriétaires actuels et éventuels—ils seront incapables de vendre leur maison, car il n'y a pas d'industrie pour attirer des gens dans la région.

J'ai parlé à de nombreux cheminots et tous voudraient travailler des heures régulières. Ils m'ont dit qu'après huit heures passées dans les cabines de trains de marchandises rapides, la tension était trop forte et que la plupart des accidents se produisent après que les mécaniciens ont travaillé durant cette longue période de temps dans les cabines. Je sais que les sociétés de chemin de fer se préoccupent de la sécurité avant tout, et c'est là un point dont elles devraient tenir compte. Il s'agit d'une question que nous devrions étudier longuement avant de permettre aux chemins de fer d'abolir des lignes sans distinction. J'aurais beaucoup de choses à ajouter à cet égard mais d'autres orateurs