

Loi sur les chemins de fer

2,344 milles seraient maintenus en service, les élévateurs utilisés sur ces lignes déterminant la nouvelle configuration du réseau. L'Administration devait coordonner ce rajustement.

● (2122)

L'Administration des chemins de fer des Prairies comprendrait trois membres et serait située dans l'Ouest du Canada. Son rôle serait d'assurer une évaluation constante des besoins de lignes d'embranchement et de l'administration et des arrangements financiers nécessaires pour servir au mieux l'intérêt du public. Autrement dit, elle enlèverait à Ottawa son autorité sur les lignes d'embranchement dans les prairies, qui sont si importantes et critiques pour l'Ouest, et la confierait à des gens de l'Ouest.

Cela semble logique et sensé, mais c'est en fait la dernière chose que le gouvernement d'en face voudrait voir arriver en dépit de son prétendu désir de décentraliser. Pour le gouvernement d'en face, la décentralisation est valable si elle signifie déménager un ministère qui devrait être à Ottawa dans une région éloignée du pays, mais non acceptable si elle signifie la création d'une administration régionale pour s'occuper d'une question régionale comme les lignes d'embranchement des chemins de fer dans les prairies. Je ne puis comprendre cette logique, monsieur l'Orateur.

La Commission Hall recommandait en outre d'indemniser les chemins de fer des frais d'entretien et d'amélioration des lignes faisant partie du réseau de base ou y étant par la suite ajoutées, et de supprimer les subventions pour les lignes d'embranchement. L'Administration des chemins de fer des Prairies assumerait la responsabilité des coûts et de l'octroi des contrats pour l'entretien et le fonctionnement de ces lignes d'embranchement.

Il est important de se rappeler que la Commission n'a pas recommandé que le réseau ferroviaire des Prairies soit remis à neuf. Elle recommandait simplement de l'améliorer de façon qu'il soit approprié au transport du grain. Le fait qu'une grande partie ne le soit pas à l'heure actuelle montre dans quelle mesure on l'a laissé se détériorer au cours des années. La Commission a estimé que ces améliorations porteraient les coûts à 445 millions.

La Commission a constaté que la quantité de grains produit dans certaines régions de l'Ouest justifiait le maintien des services d'un élévateur, mais que les frais des services ferroviaires étaient vraiment trop coûteux. En pareil cas, la Commission a recommandé que l'élévateur situé sur les embranchements délaissés soit maintenu et que le grain soit acheminé par camions au terminal ferroviaire le plus rapproché et que ces frais additionnels de transport soient payés par le gouvernement fédéral par l'intermédiaire de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

Le seul endroit où la Commission a recommandé qu'on mette sur pied immédiatement ce genre de transport, à titre de projet pilote pour l'ensemble des Prairies, c'est à Fisher Branch, localité de ma circonscription de Portage, bâtie sur l'embranchement Inwood du CN, lequel sera probablement abandonné. Les chemins de fer n'ont pas amélioré leurs embranchements des Prairies. Ils n'ont pas voulu les utiliser et j'aimerais lire ici une lettre que j'ai reçue de l'un de mes commettants, fort préoccupé de la situation actuelle. Elle est datée du 2 février et m'est parvenue de Broad Valley au

[M. Masniuk.]

Manitoba. L'auteur est M. Walter Klimchuk qui m'écrit ce qui suit:

Depuis décembre dernier, l'embranchement Hodgson-Grosse Isle est demeuré désert. Il s'ensuit que nos élévateurs ont perdu quelque 40 permis et de 65 à 70 milliers de boisseaux de grains ont été acheminés vers Moosehorn, Warren et Arborg. Un grand nombre de céréaliculteurs n'en ont pas encore livré un seul boisseau. De toute évidence, le CP envoie des wagons couverts à Moosehorn et Arborg comme il est aussi évident que le CN veut nous amener à transporter notre grain plus loin pour nous démontrer que l'embranchement d'Hodgson pourrait être abandonné.

Cette situation est très grave étant donné les stocks dont nous disposons. Le grain est entreposé dans tous les bâtiments de ferme disponibles et une grande quantité est entreposée à l'extérieur. Ce dernier devra être acheminé avant le dégel du printemps. Cela cause beaucoup de problèmes du point de vue financier.

M. Masniuk, auriez-vous l'obligeance d'user de vos bons offices pour qu'on fasse quelque chose. Je vous remercie.

Je regrette que le ministre des Transports ne soit pas ici mais j'espère que son secrétaire parlementaire lui signalera la chose. Ces agriculteurs sont désespérés et avec la venue du printemps une bonne quantité de ces grains va pourrir.

La Commission a estimé que le transport du grain par camions de Fisher Branch à la gare Arborg du CP, située à 19 milles de là, serait la solution la moins coûteuse, soit près de 12c. le boisseau comparativement à 50c. et même 90c. le boisseau si on décidait d'aménager une voie ferrée de Arborg à Fisher Branch, l'autre solution envisagée. Les agriculteurs de la région l'Interlake souhaitent ardemment que cette expérience soit tentée le plus tôt possible, mais jusqu'à présent rien n'a transpiré du ministère des Transports.

Lorsqu'il s'est adressé à un groupe de dirigeants d'associations agricoles, le 27 mai dernier, le ministre des Transports a dit:

Devant la volonté unanime des habitants de l'Ouest de voir le gouvernement réagir de façon rapide et décisive aux recommandations du rapport Hall, je suis déterminé à faire diligence... nous avons l'intention d'agir rapidement et positivement.

Le ministre a ajouté que la veille le gouvernement avait adopté un décret du conseil mettant en œuvre la première des recommandations de la Commission, à savoir que les 1,813 milles dont la Commission avait confirmé l'importance et l'utilité soient incorporés au réseau de base. Le ministre a aussi déclaré que les 2,344 milles que la Commission avait recommandé de placer sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies avaient fait l'objet d'un «gel» qui nous empêche de les abandonner d'ici le 1^{er} janvier 1979 au moins, ce par le biais d'un décret du conseil analogue. Voilà qui a marqué, monsieur l'Orateur, la fin de la «réaction rapide et positive» du gouvernement au rapport Hall.

Au sujet de l'Administration des chemins de fer des Prairies, dont la création est essentielle si l'on veut que les autres recommandations soient appliquées, le ministre a été on ne peut plus équivoque. Écartant les deux années d'étude du juge Hall et de ses collègues, le ministre a déclaré lors de sa rencontre avec les agriculteurs à Regina que l'idée «devrait faire l'objet d'une étude plus précise pour qu'on puisse lui donner une forme définitive et en évaluer toutes les conséquences». Pour reprendre les paroles du ministre, il avait l'intention pour cela d'établir un comité d'action relatif aux chemins de fer des Prairies pour examiner de façon plus approfondie l'idée d'une administration des chemins de fer des Prairies. Tout le monde sait à quel point le gouvernement actuel aime établir des comités d'étude. Nous savons aussi, monsieur l'Orateur,