

LES TRANSPORTS—LA FERMETURE DE GARES DE
CHEMIN DE FER DANS L'OUEST

M. Bill Knight (Assiniboia): Monsieur l'Orateur, le 8 janvier, j'avais posé une question au ministre des Transports (M. Marchand) et j'avais été renversé de voir qu'il n'avait pas de réponse à m'offrir et qu'il ne semblait même pas au courant de la question. Dans l'intérêt de la Chambre, j'aimerais reposer ma question ce soir. C'était une question supplémentaire qui figure à la page 41 du hansard et qui se lit comme suit:

Monsieur l'Orateur, j'aimerais adresser une question supplémentaire au ministre des Transports. Vu les difficultés dont a fait mention le député de Mackenzie, le ministre peut-il nous dire si son ministère envisage la possibilité de remettre à 1975 l'abandon de voies ferrées?

Monsieur l'Orateur, qu'il me soit permis de dire au ministre des Transports que dans l'Ouest du Canada, il est des milliers de milles de voies ferrées que, en 1960, les chemins de fer canadiens, publics ou privés, ont demandé l'autorisation d'abandonner. En 1965, les demandes d'abandon des lignes ferroviaires et des embranchements ont fait l'objet d'un moratorium. Ce moratorium expirera le premier janvier 1975 et la Commission canadienne des transports est toujours saisie des demandes. Monsieur l'Orateur, les producteurs de l'Ouest font là face à un problème fondamental de transports. Monsieur l'Orateur, nous n'avons pas besoin d'autres déclarations.

Le discours du trône fait état de la convocation d'une conférence au sujet des problèmes de l'Ouest du Canada. Il nous faut une déclaration nette indiquant si le gouvernement songe à une solution de rechange pour les cultivateurs. Ceux-ci, si on cesse l'exploitation des lignes en question, devront eux-mêmes transporter leurs denrées plus loin pour satisfaire à la demande des marchés internationaux.

Qu'il me soit permis de signaler quelques points au ministre et à son nouveau secrétaire parlementaire, que je félicite de sa nomination. J'en suis sûr, il s'efforcera de faire un excellent travail. Je souligne donc quelques faits relatifs à ma circonscription, celle d'Assiniboia. Les deux chemins de fer ont demandé la permission d'abandonner 650 milles de voies. Ils pourraient les abandonner après 1975, lors de la levée du moratorium et lorsque la Commission canadienne des transports le permettra.

Depuis dix ans, on a transporté sur ces voies chaque année en moyenne plus de 22.5 millions de boisseaux de grain. Ce volume de denrées devra être transporté par camion. En l'occurrence, on fermerait une partie des élévateurs représentant une contenance de 11.7 millions de boisseaux. A mesure que les élévateurs fermeront, d'autres services agricoles disparaîtront, par exemple, le ravitaillement en engrais et en bois de charpente, etc. D'autres services agricoles seront réduits. On trouvera moins de magasins, de stations-service, de centres récréatifs, et le reste. Dans les petites agglomérations, il y aura moins de commodités.

Dans la seule circonscription d'Assiniboia, plus de 5,100 cultivateurs seront forcés de transporter leurs grains sur de plus longues distances, dans de plus grands camions. Il faut ajouter à cela l'usure du réseau routier et des voies municipales à cause du recours à de plus gros camions, et il s'ensuivra de plus lourds impôts. En outre, les municipalités perdront de 50 à 60 p. 100 de leurs recettes globales. Ces pertes devront être comblées par les habitants des lieux.

C'est là le problème primordial de l'Ouest. Aucun embranchement ne devrait être abandonné avant que le

Débat—Ajournement

gouvernement du pays n'ait élaboré une politique nationale des transports grâce à laquelle les services offerts par les chemins de fer, celui qui recherche la rentabilité ou l'autre, permettront aux producteurs d'acheminer leurs denrées vers les marchés.

C'est ce qui devra être l'ingrédient essentiel de toute nouvelle politique de transport, et il ne faut pas l'oublier. On ne peut abandonner en bloc les voies ferrées, comme l'avait proposé la Commission royale d'enquête sur les transports (Commission MacPherson) nommée par un ancien gouvernement conservateur.

Quel que soit celui des deux partis traditionnels qui siège à la droite de M. l'Orateur, il devrait savoir qu'il est nécessaire de prendre dans les Prairies le genre de mesures que j'ai mentionnées. Faites-nous grâce d'une autre conférence. A propos, une telle conférence pourrait nous aider grandement à souligner certains de nos problèmes. Si nous voulons apaiser les craintes des petites localités, il faut, par exemple, protéger les 650 milles de lignes locales d'Assiniboia. Tant qu'on aura pas pris de décision tranchée à propos des services pour les producteurs, ceux-ci doivent être protégés afin qu'ils n'aient pas à supporter les frais supplémentaires de transport du grain sur 50 ou 60 milles de plus.

D'autre part, les subventions fédérales pour les initiatives locales injectent des crédits au bénéfice des petites localités. Elles essaient de créer des installations récréatives. Les gouvernements provinciaux font des demandes de subventions pour la construction de piscines, de patinoires de curling et ainsi de suite. D'autre part, le gouvernement national sanctionne une politique d'abandon des chemins de fer, une politique qui condamne les petites villes. Cette question doit être étudiée. Il est certain que nous ne pouvons pas attendre la fin du siècle ou les années 1980 pour avoir une réponse. Le gouvernement doit répondre à cette question dans les 18 prochains mois. Je suis impatient d'entendre les observations de l'honorable député de Saint-Boniface (M. Guay) à ce sujet.

M. Joseph-Philippe Guay (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, le ministre a déjà fait savoir qu'il s'intéressait à une rencontre avec les représentants des provinces pour discuter du tarif-marchandises et d'autres problèmes, y compris la suppression des voies secondaires.

LES AÉROPORTS—VANCOUVER—LE PROJET DE
NOUVELLE PISTE—L'ÉTUDE DES RÉPERCUSSIONS SUR
L'ENVIRONNEMENT ET LES EXPROPRIATIONS

M. John A. Fraser (Vancouver-Sud): Monsieur l'Orateur, j'ai posé hier matin au ministre des Transports (M. Marchand) la question suivante:

• (2210)

Le ministre a-t-il préparé une étude sur les répercussions sur l'environnement qu'aurait la construction d'une nouvelle piste à l'aéroport international de Vancouver; si oui, la présentera-t-il aux protestataires et au président des audiences sur les expropriations à temps pour la première séance du mercredi 17 janvier 1973 à Vancouver?

La réponse du ministre était curieuse car il semblait croire que cela se faisait toujours. Il a déclaré, comme on peut le lire à la page 276 du hansard, et je cite:

Monsieur l'Orateur, nous faisons une enquête sur les expropriations, ce qui n'a rien à voir avec l'environnement.