

Loi sur les chemins de fer

qu'il est, mais je n'ai rien trouvé en vue d'améliorer la ligne de façon à permettre la circulation des nouveaux wagons-trémies en aluminium qui remplaceront les wagons actuels utilisés pour le transport des céréales. Si la voie n'est pas améliorée pour permettre aux wagons-trémies de circuler, on compromettra tout le système de circulation vers le port de Churchill. Le système actuel a été conçu pour les wagons couverts à bascule. D'ici à 1986, les wagons couverts seront tous retirés du service, ne laissant que les wagons-trémies pour le transport du grain.

Le CN devait inscrire cela en priorité. Les 173 milles restants devraient être améliorés. En réalité, ce serait plutôt 180 milles qu'il y a entre Gillam et Churchill. La question est de mettre de l'ordre dans les priorités gouvernementales, décider ce qui doit être fait. Quand on réfléchit au potentiel de ces 510 milles de voie desservant le nord du Manitoba et plusieurs parties de la Saskatchewan, où est produit le grain acheminé sur le port de Churchill, on comprend que cela doit passer en priorité. J'espère que le gouvernement va annoncer une décision en ce sens. Pour une plate-forme électorale, ce serait une bonne nouvelle que l'achèvement de ces 180 milles de rail en acier à 100 livres. Cela ne rapporterait peut-être pas beaucoup de votes au ministre des Transports, mais rendrait bien service à l'économie de la région. Comme le ministre des Transports vient de la Saskatchewan, il aura à cœur, j'en suis certain, d'obliger une partie des producteurs céréaliers qui livrent leur grain par le port de Churchill, en améliorant la voie.

Le rapport de la Commission Hall recommandait très instamment au gouvernement d'améliorer immédiatement les 180 milles de voie qui se trouvent dans la subdivision de Herchmer, au nord de Gillam. Elle a également recommandé de classer cette voie comme ligne de développement plutôt que dépendance céréalrière. Voilà l'origine du problème: le choix du classement entre ligne de développement et ligne de dépendance céréalrière. Et c'est toujours à ce niveau que le problème se situe. A ma connaissance, cela n'a pas encore été ratifié.

A l'origine, le CN avait supposé que cette ligne aurait droit à des subventions fédérales. Il a déjà consacré 6 millions de dollars à l'amélioration de certains tronçons. Le trafic de cette ligne s'effectue en direction de port Churchill à raison de 85 p. 100, c'est-à-dire pour le transport du grain, cependant le CN n'estime pas justifié d'y affecter encore les 15 millions de dollars nécessaires à l'achèvement du parcours. Je n'arrive pas à comprendre son raisonnement.

Puis-je dire qu'il est 1 heure?

M. l'Orateur adjoint: Comme il est 1 heure, je quitte le fauteuil jusqu'à 2 heures.

(La séance est suspendue à 1 heure.)

● (1402)

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 2 heures.

M. Smith (Churchill): Lorsque la séance a été suspendue à 1 heure, monsieur l'Orateur, je parlais des travaux d'amélioration du tronçon de voie ferrée reliant Gillam et Churchill dont on remplace les rails d'acier de 80 livres par des rails de 100 livres. Étant donné les investissements que le CN et le gouvernement ont effectués dans les installations ferroviaires, la ville

[M. Smith (Churchill).]

et le port de Churchill, il n'est tout simplement pas sensé selon moi d'interrompre les travaux alors qu'ils sont déjà aux deux tiers achevés. Je ne vois pas comment le gouvernement pourrait justifier la dépense de fortes sommes d'argent pour améliorer certains tronçons et mettre ensuite abruptement fin aux travaux à cause d'un changement de politique ou d'attitude.

Que représente réellement cette amélioration des installations ferroviaires pour le port de Churchill? Je dirai qu'il en va de la vie ou de la mort de ce port, et je prierais le gouvernement de songer très sérieusement à fournir les crédits nécessaires pour compléter ces travaux d'amélioration, car le port de Churchill se prête très bien au transit des céréales et jouit, en fait, de la meilleure réputation au Canada au chapitre de la manutention des céréales. Ce fait a été bien clairement établi.

Je signalerai que, dans sa sagesse et dans le cadre de sa planification, le gouvernement vient de dépenser environ 50 millions pour réaménager la ville de Churchill, dont 11 millions pour un centre de loisirs. Personne ne conteste vraiment l'utilité de ces dépenses, mais à l'heure actuelle, à cause des compressions de personnel fédéral à Churchill, notamment celui du Conseil national des recherches et le départ de Radio-Canada, notre ville ne compte plus maintenant qu'environ 1,500 personnes. Ils ne peuvent plus se permettre les frais d'entretien d'un centre de loisirs de 11 millions de dollars.

● (1412)

Le CN refuse d'engager les dernières dépenses pour achever l'embranchement de Gillam à Churchill qui ne lui semble pas rentable du fait que le gouvernement refuse de lui faire savoir l'avenir qu'il réserve au port de Churchill. Bien sûr, tout cela met en jeu le gagne-pain des habitants de la région qui sont exaspérés de se voir impuissants à connaître ce que l'avenir leur réserve vraiment. Ils l'entrevoient prometteur en apprenant que l'embranchement était remis en état et qu'on consacrait 50 millions de dollars à un programme de réaménagement communautaire. Ils y ont vu une source d'espoir, de confiance dans l'avenir, mais à moins qu'on ne remette le tronçon en état, l'avenir de leur ville est sérieusement compromis.

J'aimerais maintenant aborder un autre aspect des réductions au CN. Peut-être mon sujet devrait-il se classer sous la rubrique générale de réductions, mais je tiens à vous faire connaître les résultats qu'a eu dans le Nord du Manitoba et dans la circonscription de Churchill, le réaménagement ou la réorganisation du CN.

A une certaine époque, le nord du Manitoba produisait des poissons d'eau douce parmi les meilleurs au Canada. On y pêchait, entre autres espèces, le corégone, le brochet maillé et le brochet commun. A cette époque, tout le poisson était expédié par le chemin de fer du CN. Les événements des dernières années ont mis cette pêche en péril, à cause de l'augmentation des frais de transport. Les localités de cette région n'ont pas d'autre moyen de transport que le rail. Elles sont totalement dépendantes du train. Aucune route n'y conduit, et seules une poignée d'entre elles disposent d'une petite piste d'atterrissage qu'elles peuvent utiliser en cas d'urgence. Alors, que s'est-il produit?

De 250 à 300 pêcheurs sont maintenant sans travail uniquement parce qu'ils ne peuvent plus se permettre d'expédier leur poisson par le train. Il me semble que les chemins de fer sont résolus et déterminés à cesser de les desservir, probablement à