

une partie très importante du rêve des Canadiens d'aujourd'hui. Cependant, étant donné la façon dont notre réseau de transport ferroviaire est exploité et, plus précisément, étant donné certaines priorités que le CN semble avoir adoptées, le rêve est maintenant devenu un cauchemar, surtout pour ce qui est des activités du CN dans l'est du Manitoba.

Quels sont, entre autres, les problèmes réels que connaît le Canada aujourd'hui dans le domaine des transports? La première question qu'on se pose est la suivante: Le CN peut-il offrir un système de transport tout en continuant à fournir divers services secondaires? La plupart des Canadiens considèrent le CN comme un deuxième chemin de fer transcontinental, construit au début du siècle afin de fournir un service de transport dans une région où le CP ne pouvait pas le faire. En gros, il s'agissait de la région au nord du réseau actuel du CP.

Depuis quelques semaines, le concept du système des transports au Canada est entièrement et sérieusement remis en question parce que le ministre des Transports (M. Marchand) a déclaré franchement que la pagaille règne dans notre système de transport ferroviaire. Après cette déclaration, il a également semblé se dégager de toute responsabilité et de toute décision ultérieure. J'estime, monsieur l'Orateur, que la pagaille règne dans les transports au Canada surtout à cause de l'absence de politique du ministre actuel. En outre, nous sommes souvent en difficultés à cause des priorités de la direction du CN, priorités qui devraient consister à fournir des transports—à fournir une installation, un service, à bien le faire, sans penser à autre chose.

Pourquoi n'avons-nous pas à l'heure actuelle de politique nationale des transports? Quand en aurons-nous une, et quel effet aura-t-elle sur les Canadiens? Les amendements proposés par l'honorable député de Mississauga (M. Blenkarn) constituent un moyen de protestation dont nous pourrions nous servir pour démontrer que les priorités de notre système de transport sont complètement chambardées, et que les plus importantes sont laissées de côté. J'ai laissé entendre tout à l'heure que notre rêve national peut être décrit plus exactement aujourd'hui comme notre cauchemar national, plus particulièrement dans l'Ouest canadien. Quelle est la situation dans l'Ouest? A l'heure actuelle, nos exportations accusent un retard de 100 millions de boisseaux de grain. En vertu des prix mondiaux actuels, nous subissons une perte ou une perte possible d'un demi-milliard de dollars.

Permettez-moi de dire quelques mots au sujet du système des trains-blocs, et en particulier de ce que l'on appelle Keewatin 61. Comment pourrais-je dire à un agriculteur de ma circonscription qui désire expédier son grain au marché «Patiencez un peu; le CN n'achètera plus de matériel roulant pour l'instant, mais le gouvernement s'occupera de vous», alors qu'au même moment nous donnons carte blanche au CN pour investir dans l'hôtellerie? Ces agriculteurs ont été immobilisés pendant tout l'hiver, en essayant de faire parvenir leur grain à des élévateurs congestionnés. Les wagons de grains n'arrivaient pas, et lorsqu'ils arrivaient c'est après que des pressions extrêmes aient été exercées sur les chemins de fer. On disait alors aux cultivateurs de charger les wagons qu'on passerait prendre le lendemain; ils devaient donc travailler toute la nuit à préparer les wagons. Et le lendemain le train passait sans prendre les wagons. Des wagons chargés ont attendu d'être expédiés trois semaines sur les voies de service alors

que les trains circulaient sur les voies principales sans s'arrêter.

Je redemande donc: quelles sont nos priorités? Comment puis-je expliquer aux cultivateurs qui ont des engagements à respecter que les hôtels sont plus importants pour eux que les wagons couverts? Je crois que les motions du député de Mississauga font très bien ressortir ce point. L'Ouest n'est pas du tout satisfait de notre réseau de transport et, si les députés ne me croient pas, ils n'ont qu'à venir dans ma circonscription. Nous avons dû recourir à tous les moyens pour essayer de ramener les chemins de fer à leurs vraies priorités, au transport des marchandises et des voyageurs. Mais tout ce que nous avons réussi à faire dans ma circonscription ces dernières semaines a été de convaincre les chemins de fer qu'il pouvait y avoir des inondations dans la vallée de la rivière Rouge, d'après le comité de protection contre les inondations du Manitoba, et que le grain présentement entreposé dans les fermes serait tout probablement gâté ou perdu. Comment peut-on convaincre les gens du CN de l'urgence de la situation et qu'il devrait transporter les marchandises en priorité et non construire des hôtels?

Un deuxième aspect de ce cauchemar national est la désorganisation des services-voyageurs par le CN. Nous avons maintenant des servo-centres, qui sont censés être tout ce qu'il y a de mieux. J'essaie depuis des mois de convaincre les représentants du CN de maintenir le service spécial pour les campeurs dans l'est du Manitoba, mais la seule façon, semble-t-il, est d'exercer des pressions, de cajoler, de se servir des media pour convaincre le CN que le service-voyageurs devrait être fourni en priorité.

On voit très souvent dans l'Ouest l'avis suivant sur les Tableaux d'affichage du Canadien National:

Une demande a été envoyée à la Commission canadienne des transports pour obtenir l'autorisation de déplacer le chef de gare et la gare à cet endroit.

Pour la plupart des Canadiens indifférents, ces avis n'ont pas trop d'importance. Mais ils ont très souvent des effets désastreux pour ceux qui vivent dans des villages ruraux qui dépendent du chemin de fer et des emplois qu'il fournit.

J'aimerais faire consigner au compte rendu un extrait d'une lettre que j'ai reçue d'un de mes commettants sur toute la question des priorités du CN. Cette lettre est datée du 4 février 1974 et porte sur le service-voyageurs du CN. Voici donc cet extrait:

Elma est un village de 300 à 400 habitants, situé à 50 milles à l'est de Winnipeg, le long de la voie principale du CN. Le village est desservi par chemin de fer ainsi que par plusieurs routes provinciales. Quant à l'industrie, il n'y en a pas vraiment, à moins que l'on ne considère que la présence du CN en constitue une. Ce n'est pas un cas spécial, mais c'est typique d'un village rural qui se meurt, à causes des décisions du gouvernement, en voyant ses racines coupées une à une.

Du point de vue économique, la gare n'injecte probablement pas beaucoup de dollars dans l'économie d'Elma et des environs, mais elle n'en demeure pas moins un endroit qui fournit des services aux habitants du village et des environs, quelque modestes et insignifiants qu'ils puissent paraître...

● (1600)

Il semble très ironique que les gouvernements fédéral et provinciaux établissent des politiques qui sont censées promouvoir la décentralisation des industries et des familles et arrêter l'encombrement et l'expansion des villes, alors que nous voyons en même temps des sociétés et des organismes de la Couronne s'occuper activement de mettre en œuvre des politiques contrecarrant ces intentions. Comment un petit village rural comme Elma peut-il jamais espérer devenir une entité viable alors qu'on va supprimer un de ses appuis?

La fermeture de la gare d'Elma ne va certainement ni enrichir ni ruiner le CN. En fait, ce que l'on se trouve peut-être à faire, c'est