Nous, nous sommes beaucoup plus polis qu'eux, et lorsqu'ils présentent un bill qui a du sens, qui est dans l'intérêt public, nous nous faisons un devoir d'être en faveur. Quant à nous, nous sommes heureux que ce bill prenne le chemin du comité en vue d'une étude plus approfondie et de son adoption par la Chambre.

[Traduction]

M. Dan McKenzie (Winnipeg-Sud-Centre): Monsieur l'Orateur, je saisis cette occasion de participer au débat sur le bill C-207. Je constate que la note explicative est ainsi conçue:

Ce bill vise à donner aux personnes résident à proximité d'un chemin de fer où l'on se propose d'effectuer une déviation ou une modification (y compris l'aménagement ou l'agrandissement d'une gare de triage)...

Le député de Scarborough-Ouest (M. Martin) mentionne les gares de triage. Je voudrais lui signaler qu'il aurait dû inclure les terminus rail-route qui sont aussi répréhensibles et bruyants que les gares de triage. La note explicative se poursuit en ces termes:

... la possibilité d'exprimer leurs objections, en obligeant la société à faire paraître, durant quatre semaines, un avis public de son intention d'effectuer cette déviation ou cette modification.

Il est regrettable qu'un simple député soit obligé de présenter un tel bill alors que le gouvernement a déclaré lors de la dernière législature qu'il allait proposer des programmes de déplacement des voies ferrées. Si telles étaient vraiment ses intentions, il aurait consulté la population, les villes, les municipalités et les provinces pour l'emplacement des gares du service rail-route et des gares de triage. Tout cela fait partie d'un programme de déplacement des lignes ferroviaires, mais le gouvernement y a renoncé. C'est un simple député qui a dû proposer un bill en vue de donner quelque logique au déplacement des voies ferrées et à l'aménagement de gares de triage, de terminus du service rail-route et ainsi de suite.

Un problème semblable se pose dans ma circonscription, monsieur l'Orateur, où le CN, société de la Couronne a aménagé une gare de service rail-route tout près d'une zone résidentielle. Il n'aurait pas pu choisir un endroit moins judicieux. Je m'y suis opposé en vain pendant un an et demi, et la ville de Winnipeg a fait tout son possible pour s'y opposer et pour faire changer d'avis au CN. Des groupes de citoyens et autres associations n'ont pas obtenu la moindre collaboration de la part du gouvernement fédéral. Le ministre des Transports (M. Lang) a refusé de coopérer avec les citoyens de Winnipeg et moi-même, et il a autorisé le CN à nous imposer de force ce terminus de service rail-route tout près d'un secteur résidentiel, à Winnipeg. L'artère principale de cette ville est maintenant congestionnée à 80 ou à 90 p. 100 et d'énormes camions doivent l'emprunter pour atteindre leur destination, pendant que le ministre des Transports survole la ville tous les weekends dans son Jetstar, en rentrant chez lui.

Monsieur l'Orateur, le 8 décembre 1975, j'ai soulevé cette question à la Chambre au débat d'ajournement. J'ai alors déclaré:

Il y a maintenant deux autres raisons pour ne pas construire le terminus sur l'avenue Wilkes. La semaine dernière, le ministre d'État aux Affaires urbaines (M. Danson) a annoncé que le gouvernement avait accordé un prêt de \$436,000 à la Société d'habitation et de rénovation du Manitoba pour l'achat de terrains à bâtir situés à l'ouest de la future gare.

C'est là le point essentiel. L'emplacement de ce terminus du service rail-route mettait en cause trois ministères fédéraux. Le ministre des Transports était responsable du CN. Le ministère de l'Environnement a effectué une prétendue étude détaillée

Loi sur les chemins de fer

sur l'aménagement éventuel du terminus du service rail-route à Winnipeg. C'était la première étude de ce genre réalisée par cette nouvelle direction du ministère de l'Environnement et l'on aurait cru qu'il prendrait le temps de la faire correctement, mais en fait, il a soumis une proposition incomplète qui autorisait la construction du terminus tout près d'une zone résidentielle. Je le répète, le ministre d'État aux Affaires urbaines avait consenti un prêt pour la construction de logements à proximité d'une gare du service rail-route. Il n'y a aucune coordination des activités des trois ministères. Comme je l'ai signalé lors du débat sur la motion d'ajournement:

Le projet d'habitation et le terminus du service rail-route sont loin d'être compatibles. Beaucoup de camions circuleront dans le secteur, des locomotives diesel déplaceront des wagons-marchandises et la gare devra sans doute être agrandie plus tard, ce qui aggraverait le problème. Deuxièmement, la ville de Winnipeg a décidé jeudi dernier d'envoyer un télégramme au gouvernement fédéral pour indiquer sa position et pour demander que le décret du conseil autorisant la construction du terminus soit annulé.

Le gouvernement fédéral n'a tenu aucun compte de ce télégramme. Pendant environ un an, le maire de Winnipeg a fait tout ce qu'il a pu pour faire entendre raison au ministre des Transports et mettre fin à cette situation ridicule. A ce sujet, le ministre et le maire en sont presque venus aux coups à l'aéroport de Winnipeg. Nous sommes censés être les serviteurs du peuple et le CN, en tant que société de la Couronne, aurait dû écouter le peuple dans ce cas.

Dans ma propre circonscription, le Canadien Pacifique avait proposé d'aménager une gare de triage à proximité d'une zone résidentielle. J'ai échangé de la correspondance avec les responsables de la société qui ont finalement décidé que ce lieu ne convenait pas à l'aménagement de cette gare. Ce fut rassurant de constater que le CP, société privée, a tenu compte de l'opinion des gens, s'est rendue à la raison et n'a pas placé de gare de triage à côté de quartiers résidentiels. Par contre, le CN, société de la Couronne, n'a tenu aucun compte des objections des gens et les a forcés à vivre à côté de la gare de triage.

● (1720)

Il est intéressant de lire les articles de journal concernant l'emplacement des wagons rail-route que le CN se propose d'infliger aux habitants de Winnipeg. On pouvait lire en manchette des journaux: «Juba attend de savoir si Lang lui accordera une entrevue». Mais le ministre a refusé de donner audience au maire et au conseil municipal pour discuter de cette question. Ils ont dû aller l'intercepter à l'aéroport et ils ont failli en venir aux mains, parce que le ministre ne voulait pas parler au maire. Cela montre bien comment le gouvernement se comporte. Dans un autre article, on relève le paragraphe suivant:

Le commissaire des travaux et des services d'exploitation de Winnipeg, M. Nick Diakiv, est sur place pour voir s'il faut renforcer une des conduites d'eau de la ville, qui se trouve sur l'emplacement du nouvel entrepôt des wagons rail-route du Canadien National dans le quartier Tuxedo.

Les gens de Winnipeg n'ont manifestement pas obtenu la collaboration du gouvernement et du CN. Un autre article intitulé: «Que fait-on de l'intérêt public?» fait état d'une réserve de gibier à proximité de l'endroit où l'on se propose d'installer une cour de triage. Le projet d'installer là le service rail-route est ridicule et nuit à la réserve de gibier. Mais cela ne dérange pas du tout le CN ni les ministériels. Un autre communiqué était intitulé: «A la suite de la rencontre de l'aéroport, Lang ne change pas d'idée au sujet de l'emplace-