

Loi sur les chemins de fer

établie dans l'Ouest, elle serait plus sensible à nos besoins et pourrait faire des recommandations utiles en vue d'améliorer les transports.

En fait, le ministre des Transports (M. Lang) a établi le comité d'action des chemins de fer des Prairies. Les initiales sont les mêmes mais il s'agit d'un tout autre organisme. Alors que l'Administration des chemins de fer des Prairies devait être chargée d'étudier un réseau de 2,500 milles et de faire rapport—car on ne savait pas s'il fallait les conserver ou les abandonner—il devait également constituer un comité qui serait chargé de ce réseau pendant les cinq ou dix prochaines années, jusque dans les années 1980, tandis qu'on procéderait à la rationalisation de l'infrastructure; en fait, le comité d'action des chemins de fer des Prairies, lui, a été chargé d'étudier la question et de faire rapport d'ici la fin septembre 1978.

C'est évidemment beaucoup trop tôt pour que les sociétés de chemins de fer et de manutention des céréales puissent décider quels sont les élévateurs à conserver, et quels sont les embranchements à supprimer ou à maintenir. L'action combinée des chemins de fer, celle du ministre des Transports, et à présent que le bill est à l'étude au comité permanent du travail et de la main-d'œuvre et de l'immigration, l'action de ce comité chargé d'étudier les horaires de travail et la protection contre les poussières, tout cela va entraîner la fermeture d'un grand nombre d'élévateurs plus modestes, au profit d'autres élévateurs destinés à servir un rayon plus étendu.

Par exemple, il y a un embranchement dans ma circonscription qui est maintenant fermé huit mois de l'année. Dès les premières neiges, on ferme l'embranchement. On fait occasionnellement un peu de transport quand vient le printemps, mais en général, deux ou trois mois après la disparition de la neige, on considère que le terre-plein de la voie n'est pas assez solide pour le passage de convois céréaliers. C'est ainsi que les agriculteurs sont graduellement amenés à faire transporter leurs céréales par camion aux élévateurs établis le long de la voie principale. Cela veut dire que nous perdrons bon nombre d'embranchements dans l'ouest du Canada parce qu'ils sont peu utilisés; les sociétés ferroviaires n'offrent en effet pas d'autre solution ou n'assurent pas un service raisonnable sur ces embranchements.

L'un des malheurs du transport ferroviaire dans l'Ouest tient à ce qu'il est administré à partir de l'Est. L'administration du CN, qui se faisait d'habitude à Winnipeg, en ce qui concerne tout au moins la région de l'Ouest, a été consolidée à Montréal. Les décisions que cette dernière société a prises montrent bien qu'elle connaît bien peu notre situation.

Puis-je dire qu'il est 10 heures, monsieur l'Orateur?

M. l'Orateur adjoint: Comme il est 10 heures, la Chambre s'ajourne à 11 heures demain, en conformité de l'article 2(1) du Règlement.

(A 10 heures, la séance est levée d'office, en conformité du Règlement.)