

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. 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 aggravera 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.

A mon avis, le gouvernement fédéral donne un mauvais exemple dans ce cas puisqu'il semble ne pas y avoir eu de consultations appropriées entre le CN, le ministère des Transports, le ministère des Affaires urbaines et le ministère de l'Environnement.

Le ministère de l'Environnement examine les conséquences de tout nouveau projet du gouvernement fédéral sur l'environnement et, si je ne m'abuse, la première étude entreprise par le ministère en vertu d'un nouveau décret du conseil demandant qu'on fasse une étude écologique relativement aux nouveaux projets concernait justement le terminus du service rail-route. Je dirais que le ministère de l'Environnement a pris un mauvais départ pour son premier projet. On lit ceci dans son rapport:

Il se peut que la région actuellement non aménagée située à l'ouest de Kenaston soit affectée par les bruits en provenance de la future gare.

Nous apprenons maintenant que le gouvernement fédéral se dispose à financer un ensemble immobilier de 220 acres. Il est évident que des centaines d'enfants vont y vivre et l'affluence de la circulation due à la gare mettra leur vie en danger. Le ministère de l'Environnement devrait réviser son étude. De même, la région située au nord de l'emplacement proposé comprend des terrains dont la viabilisation a coûté 1.25 million de dollars. D'autres services seront bientôt installés au coût de 1.50 million. Le plan actuel prévoit des projets de construction domiciliaire qui s'étendront jusqu'à la ligne principale du CN qui est adjacente à la gare du service rail-route.

Je suis certain que le secrétaire parlementaire peut se rendre compte qu'il n'y a pas de place pour une gare de service rail-route, et j'espère qu'il en convaincra le ministre et qu'il lui demandera d'inviter le CN à chercher un meilleur emplacement. Il y a quelques années, on a permis au CP d'aménager une gare de marchandises près d'un quartier résidentiel dans le nord de Winnipeg et, à l'heure actuelle, le trafic et le bruit sont insupportables.

Une autre raison pour laquelle la gare ne devrait pas être située avenue Wilkes, c'est que l'artère principale qui mène à la gare, le boulevard Kenaston, est déjà saturé entre 80 et 90 p. 100 aux heures de pointe et le va-et-vient des tracteurs-remorques près de la gare rendraient la circulation automobile impossible.

De même, bon nombre de logements résidentiels doivent être construits le long du boulevard Kenaston et on doit bâtir un centre commercial pour desservir ces ensembles immobiliers. Ainsi, pour des raisons très évidentes, il devient de plus en plus certain qu'un terminus rail-route ne pourra s'intégrer dans un tel milieu.

On construira dans les alentours immédiats près 2,198 nouveaux logements de sorte que de 5,000 à 6,000 personnes occuperont une superficie de 73.3 acres. On conclut donc

### L'ajournement

que ni le CN ni le ministère de l'Environnement n'ont établi de plans à long terme.

En outre, on vient d'approuver la construction du pont Fort Garry-Saint-Vital, qui se prolongera par le boulevard Lagimodière et le boulevard Kenaston, de sorte qu'il se peut que la Transcanadienne passe par Kenaston une fois le pont terminé.

Dans une étude sur la circulation à Winnipeg, en 1973, on signale que les rues Kenaston et Grant ne pourront absorber l'accroissement futur de la circulation, une fois que l'on aura terminé, en 1983, la construction du lotissement de Kenaston. Le rapport ne tenait pas compte du service rail-route ni de la circulation du pont Fort Garry-Saint-Vital, sur la rue Kenaston. On sait également qu'un petit troupeau de daims à queue blanche habite le parc d'Assiniboia et les régions voisines de la gare terminus. La construction de logements leur sera sûrement moins nuisible que les locomotives tirant les wagons de marchandises.

Quel que soit l'angle sous lequel on envisage la question, l'emplacement proposé par le CN est un choix à courte vue. D'ici quelques années, la région avoisinante aura des quartiers résidentiels et l'on exercera alors toutes sortes de pressions pour faire déménager ce parc terminus. Il serait donc préférable de ne même pas songer à l'y installer. Si l'on implantait le système rail-route près de la route de ceinture de l'ouest les résidents de l'endroit l'accepteraient d'un bien meilleur œil et les conducteurs de camions s'en trouveraient également mieux, car ils éviteraient les embouteillages où les files de voitures roulent à la queue leu leu.

Je demande donc avec instance aux quatre ministres concernés, le ministre des Transports (M. Lang), le ministre de l'Environnement (M. Leblanc), le ministre d'État chargé des affaires urbaines et le président du Conseil privé (M. Sharp) qui auraient dû recevoir un télégramme de la ville de Winnipeg leur demandant de changer l'emplacement de la gare, qu'ils enjoignent le CN d'agir en conséquence dans l'intérêt d'une planification à long terme plus sensée et mieux à même d'assurer la protection des citoyens de la région.

Je crois savoir que l'on retrouve les mêmes lacunes dans la planification insatisfaisante de la région d'Edmonton où on a également autorisé les installations ferroviaires dans des quartiers résidentiels. Les députés en entendront parler davantage très bientôt.

En terminant, j'aimerais dire que la présidente du conseil consultatif des résidents locaux, M<sup>me</sup> Donna Mae Yeo, a déclaré au cours des séances les plus récentes, que les représentants du CN ont présenté des demi-vérités faisant valoir ce qui les avantageait et passant soigneusement sous silence le reste.

**M. Ralph E. Goodale (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Monsieur l'Orateur, mon honorable ami le député de Winnipeg-Sud-Centre (M. McKenzie) et moi-même sommes en train de devenir des partenaires réguliers au cours de cette période des délibérations de la Chambre, et je me réjouis de cette occasion de répondre encore une fois à une de ses préoccupations ce soir. Pour commencer, j'attire son attention sur la réponse que le ministre lui a fournie à ce sujet à la Chambre il y a à peine quelques jours quand il l'a soulevé pour la première fois. Le ministre serait heureux de participer à des consultations au sujet du problème qu'à soulevé le député, mais il ne croit pas qu'il conviendrait de sauter immédiatement aux conclusions avant que ces consultations aient en fait commencé. J'hésite donc un peu ce soir à aller beaucoup