

*Transport des grains*

Je conviens également avec la Commission du blé et certains groupes importants, dont les agriculteurs des Prairies, que nous pouvons augmenter notre production et la maintenir au niveau voulu pour exporter cette quantité de grain ou, si ce n'est pas toujours possible, du moins une quantité suffisante pour justifier cet équipement.

Comme l'a signalé le député de Vegreville j'ai été l'un des premiers peut-être à dire que l'exportation d'un milliard de boisseaux est un objectif réaliste et c'est là l'objectif qu'il faut viser pour notre infra-structure et notre matériel ferroviaire. La Commission canadienne du blé est arrivée à un chiffre plus élevé au début de l'année, et ce calcul elle l'a effectuée non pas le 18 octobre, comme le disait un député, mais bien avant, au cours d'une réunion à laquelle les ministres de l'Agriculture des Prairies ont examiné ces questions avec moi et avec la Commission canadienne du blé. Le problème est de savoir comment réaliser un réseau efficace et efficient aux moindres frais.

Le député de Vegreville a parlé de la complexité du réseau, disant que ses points de juxtaposition c'est-à-dire la bonne articulation de ses parties posait un problème capital. C'est pour cette raison justement que dans le cadre de notre effort global pour arriver à transporter convenablement 30 millions de tonnes de grain destiné à l'exportation, les conseillers auxquels nous faisons appel étudient les points de juxtaposition. Nous leur demandons des nous soumettre des suggestions pratiques sur les améliorations à apporter au réseau pour réaliser la croissance prévue.

Je n'ai pas à m'excuser de la capacité actuelle d'un réseau qui en l'an 1978 pourrait probablement acheminer plus de 23 millions de tonnes dès l'instant où il y aurait la place suffisante, et lorsqu'il y aura la place suffisante nous allons transporter quelque chose comme 21 millions et demi de tonnes même en tenant compte des problèmes. Nous voulons construire ce qu'il faut pour l'avenir et cela nous allons le faire.

J'en viens à la motion du député de Regina-Lake Centre. Comme il fallait s'y attendre au cours d'une journée réservée à l'opposition, il commence par condamner le gouvernement mais lorsqu'il en vient aux échecs qu'il lui attribue, il nous reproche par exemple de ne pas avoir obligé les chemins de fer à faire certaines choses, à acquérir par exemple 4,000 wagons-trémies et 5,000 wagons couverts remis en état. L'autre partie de sa motion parle de donner à la Commission canadienne du blé plus de pouvoirs pour coordonner toutes les phases du transport des grains. Je ne pense pas que les pouvoirs nécessaires manquent en ce moment, mais c'est là une autre partie assez compliquée de sa motion.

Donc, sa motion nous reproche de ne pas avoir exigé que les chemins de fer achètent ces wagons-trémies supplémentaires et réparent un plus grand nombre de wagons couverts. Il ne dit pas si nous avons les pouvoirs nécessaires ou pas, mais il a la bonté de nous apprendre que s'il faut pour cela plus de pouvoirs nous n'avons qu'à nous adresser au Parlement pour les obtenir rapidement. Monsieur l'Orateur, ce n'est pas souvent qu'on nous assure que le Parlement va nous donner des pouvoirs pour faire différentes choses, mais évidemment le député de Regina-Lake Centre ne traite pas les chemins de fer comme les autres citoyens.

Après avoir dit que nous devrions demander aux chemins de fer d'acheter ces wagons-trémies et de réparer les wagons

couverts, le député a ensuite parlé de financement. Il nous a reproché ce qu'il a appelé nos «cadeaux»—il voulait probablement parler des sommes que nous avons avancées pour l'achat de 8,000 wagons-trémies; il nous reproche probablement d'avoir affecté 100 millions de dollars l'année dernière et cette année et de consacrer 70 millions de dollars l'an prochain et les années qui suivront à la réfection des lignes d'embranchement à leur reconstruction, à l'installation de nouveaux rails, de nouvelles traverses et de nouveaux terre-pleins, afin que ces voies puissent supporter le poids de wagons-trémies d'aluminium chargés à pleine capacité, sinon celui des wagons-trémies d'acier, car nous en avons acheté des deux types. Il a ajouté que ces mesures avaient aussi été critiquées par la Commission Hall. Il se contredit un peu, bien sûr, car le juge Hall a également précisé qu'il n'était pas nécessaire que nous achetions d'autres wagons-trémies. Cependant, le député prétend que nous devrions forcer les sociétés ferroviaires à les acheter. Il choisit au hasard parmi les recommandations du rapport Hall celles que nous devrions appliquer.

Après avoir dit que nous ne devrions rien donner aux sociétés ferroviaires, il a bien précisé que nous devrions appliquer la recommandation du rapport Hall voulant que nous commencions à verser aux chemins de fer la différence entre le montant qui leur est versé pour transporter le grain par le Pas du Nid-de-Corbeau et ce qu'il leur en coûte pour ce transport. Le rapport Snavely portait sur cette question et la version remise à jour sera bientôt mise à la disposition du public. Je puis dire aux députés que la différence entre le coût du transport du grain et la somme versée aux sociétés ferroviaires pour le transporter, s'élève à environ 175 millions de dollars par année, même après déduction de la subvention pour les embranchements.

Le député veut que nous arrêtions d'acheter des wagons-trémies, que nous arrêtions de reconstruire les embranchements secondaires—que nous mettions fin à ce qu'il appelle les «cadeaux» aux chemins de fer, mais d'autre part, il voudrait que nous leur versions 175 millions de dollars par année. Je suppose que ce dont le député blâme vraiment le gouvernement dans sa motion, c'est non pas de n'avoir pas exigé que les chemins de fer construisent ces wagons, mais de ne leur avoir pas distribué 175 millions et plus de dollars par année pour exiger ensuite qu'elles construisent des wagons-trémies et réparent des wagons couverts. Je dois dire, monsieur l'Orateur, que ces compagnies se réjouiraient d'un tel arrangement. Elles ne comprendraient pas tout à fait la logique du député qui, tout en s'opposant aux cadeaux, propose de donner davantage aux chemins de fer pour un rendement inférieur à celui que nous en obtenons actuellement. Cela n'a tout simplement pas de sens en toute logique.

● (1632)

Quand on met sur pied un réseau ferroviaire et un système de manutention qui puisse assurer le transport et la manutention d'un fort volume de céréales destinées à l'exportation, il faut examiner tour à tour chaque élément de tout le système. Les députés savent qu'en ce faisant, j'ai eu des discussions détaillées et approfondies au cabinet au sujet des wagons-trémies et du moment exact où on en a besoin. Je vous dirai, monsieur l'Orateur, que l'on peut avoir deux points de vue sur la question, savoir s'il faut acheter les wagons-trémies en 1978 ou si on peut effectivement attendre jusqu'en 1979 pour en