

Transports

important encore, cela encourage l'essor d'une industrie qui convient bien aux provinces des Prairies, une industrie qui fournirait des emplois nécessaires et qui contribuerait à l'évolution d'une économie stable. Par voie de conséquence, cela contribuerait énormément à calmer le mécontentement des habitants de l'Ouest. On parle communément de l'aliénation des gens de l'Ouest.

Le rapport Hall renferme toute une série de détails et de généralités sur la manutention et le transport des grains dans l'Ouest. Il a mis en relief deux faits primordiaux. Le premier, c'est que le système de manutention des grains s'est considérablement détérioré à cause des tentatives maladroites que le gouvernement a faites pour formuler une politique. Le deuxième se rattache à bien des égards au premier. Le voici en deux mots: c'est une bien piètre excuse pour une équipe d'administrateurs qui s'est avérée incapable de mettre au point un programme national qui permette d'établir une infrastructure économique et d'organiser les marchés de manière à favoriser la transformation des produits agricoles sur place.

Nous, députés de ce côté-ci de la Chambre, nous ne cessons d'affirmer qu'il est nécessaire de mettre au point une politique de transport rationnelle qui tienne compte des priorités régionales. Nous avons toujours prétendu que, puisque les transports constituent une des industries les plus subventionnées de l'économie, les Canadiens ont droit à une juste contrepartie des sommes considérables qu'ils y ont investies. Il faudrait donc créer de nouvelles industries et agrandir les entreprises existantes en tenant compte des particularités géographiques, sociales et culturelles des différentes régions.

Notre système de transport devrait être un moyen qui nous aide à fortifier, à assainir et à unifier le Canada. Ni les règlements du gouvernement ni l'administration de notre système de transport ne devraient faire obstacle au progrès, mais c'est exactement ce qui se passe constamment dans l'Ouest du Canada. Le gouvernement a laissé le réseau de transport des céréales se détériorer au point où se trouve menacée l'existence même des céréaliculteurs des Prairies et de ce fait le fondement même de la société dans les Prairies, ce qui a une certaine incidence sur tout le pays.

Cette incapacité du gouvernement à intervenir de façon positive et énergique en faveur de l'ensemble du système de transport dans l'Ouest a abouti au chaos et a en conséquence retardé sensiblement la croissance économique des Prairies et même de régions qui jouissent d'un avantage naturel. Nous sommes actuellement—on ne peut certes rejeter entièrement le blâme sur le système de transport, mais il en est en grande partie responsable—à un point où nous avons accumulé probablement des frais de surestarie au montant de 12 millions que devront acquitter les agriculteurs de l'Ouest du Canada. Ces frais de surestarie s'accumulent du fait qu'on ne peut transporter les céréales assez rapidement au port de Vancouver et les charger à bord des navires qui y sont ancrés.

A l'exception de l'expansion effectuée à Prince Rupert, aucune des propositions entièrement mises en œuvre n'a entraîné de dépenses considérables, bien qu'il ait été nécessaire de procéder à une certaine réorganisation. Le ministre a bien travaillé à saper l'efficacité des projets initiaux. Ainsi, au lieu de l'Administration des chemins de fer des Prairies recommandée par le juge Hall, nous avons le Comité d'action des chemins de fer des Prairies, pâle version de l'Administration

des chemins de fer des Prairies, et ce n'est pas ce que nous, de ce côté-ci de la Chambre, aurions souhaité. Le ministre n'a tout simplement pas donné suite à la recommandation du juge Hall selon qui il faut dédommager les sociétés ferroviaires pour le coût du transport des céréales par rail. C'est pourquoi l'entretien et l'amélioration des voies appartenant déjà au réseau et celles qui s'y ajouteront sont toujours à la charge du gouvernement qui subventionne les embranchements.

Peu après la publication du rapport Hall, l'un des fréquents communiqués du ministre affirmait qu'il avait l'intention de promouvoir la remise en état des embranchements grâce à un investissement initial ferme de 200 millions de dollars. Voilà qui représentait déjà moins de la moitié des 450 millions que le juge Hall recommandait d'y consacrer dans son rapport. Pour ajouter à la confusion, le ministre ne fut pas long à couper ce montant en deux en n'y allouant que 100 millions pour l'année 1978. A l'occasion de la récente tournée du cabinet dans l'Ouest, le ministre a annoncé que le gouvernement allait consacrer 75 millions à l'amélioration des embranchements en 1979. On voit donc que les montants diminuent certainement, et l'addition de ces montants n'atteint pas encore l'investissement ferme de 200 millions qu'avait annoncé le ministre. Il s'agit en fait d'une diminution des investissements recommandés par le juge Hall.

Plus significatif encore, les subventions aux embranchements ne donnent tout simplement pas de résultats. Les chemins de fer reçoivent trop d'argent des contribuables sans avoir à répondre de l'usage qu'ils en font. Les chemins de fer mangent aux deux râteliers—they reçoivent des subsides et des subventions qu'ils peuvent dépenser comme ils l'entendent, mais au cours des dernières années ils n'ont pas dépensé un sou des subsides versés pour améliorer les embranchements dans l'Ouest du Canada.

● (1742)

Nous, de ce côté-ci de la Chambre, croyons tout comme le juge Hall, que l'on doit indemniser les chemins de fer qui doivent transporter le grain à perte pour se conformer aux tarifs statutaires, mais qu'ils doivent se charger d'entretenir et d'améliorer le réseau ferroviaire des Prairies sans recevoir d'autres subventions des contribuables canadiens.

J'aurais bien d'autres choses à dire au sujet des injustices qui existent depuis des années. Elles sont présentes à l'esprit d'un grand nombre d'habitants de l'Ouest qui veulent bénéficier d'un avantage naturel non seulement pour la culture dans laquelle ils excellent, mais aussi pour la transformation et l'expédition de leurs produits dans les autres parties de l'Amérique du Nord et dans le monde.

Le gouvernement doit se rendre compte que l'on a un besoin des plus urgents d'un secteur manufacturier secondaire dans l'Ouest du Canada. Son absence ne peut que susciter l'aliénation et des frustrations. Une politique de transport appropriée pourrait amoindrir ces difficultés dans l'Ouest canadien.

M. Cliff McIsaac (Battleford-Kindersley): Monsieur l'Orateur, il me fait plaisir de constater que le député de Lisgar (M. Murta) reconnaît que le programme actuel de subventions des embranchements en vigueur depuis un certain nombre d'années aux termes de la loi nationale de 1967 sur les transports, n'a pas vraiment donné de résultat. Les chemins de fer ont accepté les subventions, ils les ont versées à leurs revenus d'exploitation générale, mais ils ne les ont pas utilisées pour