

Les transports

nationale sur les transports. Il ne faut pas que le Canada aborde la prochaine décennie sans un nouveau réseau de transport.

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je suis toujours sidéré de voir les tories déformer tellement les faits et dire tant de faussetés quand ils parlent des transports qu'ils en perdent toute crédibilité.

● (1550)

Dans son introduction, le député de Vegreville (M. Mazankowski) a fait remarquer que nous n'avions adopté que deux mesures importantes à la Chambre; il a toutefois parlé d'une troisième à laquelle il n'a pas daigné consacrer son attention puisque, a-t-il dit, c'était de l'histoire ancienne. Nous devons, je pense, aussi nous décerner un bon point pour les neuf autres mesures inscrites au *Feuilleton* qui n'ont pu être étudiées faute de temps puisque les Conservateurs s'emploient à le gaspiller avec les discours qu'ils prononcent sur tous les sujets à l'étude. Hier, ils sont allés jusqu'à se livrer aux enfantillages consistant à demander l'ajournement de la Chambre et la suspension de ses travaux. C'est ainsi que, de jour en jour, ils nous ont fait prendre du retard sur le calendrier des travaux législatifs.

Des voix: Bravo!

M. Lang: Le député m'a prêté à tort des intentions en déclarant que j'avais essayé de faire nommer ce député d'Assiniboia (M. Goodale) président de ce comité. S'il l'a fait c'est qu'il avait de bonnes raisons d'agir ainsi. Il est totalement faux de laisser entendre que je ne consulte pas mes collaborateurs, mon personnel, les usagers et la direction des transports. En fait, j'oserais dire que presque tous les organismes qui s'occupent de transport et qui ont voulu communiquer directement soit avec moi soit avec mes fonctionnaires ont constaté qu'ils sont en mesure de le faire. Monsieur l'Orateur, presque tous vous diront que, depuis trois ans et demi, nous les avons consultés plus que jamais auparavant et qu'ils sont satisfaits de la façon dont nous tentons de tenir compte de leurs points de vue avant de décider de quoi que ce soit dans le domaine des transports.

Le député a en outre eu tort de dire—il a travesti la vérité—que je m'étais escrimé des pieds et des mains contre l'idée d'un sommet des grains avec les premiers ministres de l'Ouest. Au contraire, j'ai immédiatement déclaré que l'idée était excellente lorsqu'elle a été proposée à la conférence des premiers ministres. Lorsque le premier ministre Lyon m'a proposé dans un télégramme une date en janvier qui ne me convenait absolument pas, je lui ai répondu en lui proposant une rencontre en décembre à laquelle j'ai participé avec joie. Je me suis félicité des résultats de cette rencontre, parce qu'à la conférence des premiers ministres, en présence des représentants des principaux organismes dans la manutention et le transport des grains, j'ai été à même de constater que nous pouvions faire tout ce qu'il fallait faire relativement à la manutention et au transport des grains, y compris la vente, et que nous pouvions raisonnablement nous fixer pour 1985 un objectif de 30 millions de tonnes de grains exportées, objectif qui a bien fait rire le député de Vegreville lorsque j'ai dit que nous devions prévoir des exportations d'un milliard de boisseaux. Or nous parlons maintenant d'un objectif plus élevé que cela.

L'une des choses que nous avons tous admises à cette conférence, c'est que si nous voulions atteindre ces nouveaux chiffres d'exportation—de 50 p. 100 supérieurs aux chiffres record actuels ou presque—il fallait notamment continuer à encourager la production de blé, d'orge et, particulièrement, de colza dans les Prairies, et il fallait tous examiner ensemble les possibilités et perspectives de production afin que les agriculteurs consentent à utiliser les engrais et les insecticides susceptibles de favoriser une telle production.

L'une des raisons pour lesquelles nous n'avons pas plus d'installations d'exportation de céréales aujourd'hui, c'est qu'il a fallu si longtemps pour persuader jusqu'aux exploitants d'éleveurs intéressés à la construction de terminaux de travailler à l'expansion du port de Vancouver, dont des besoins semblaient les plus grands, quoique je m'empresse de souligner pour les gens intéressés au transport des céréales par le port de Thunder Bay que nous y prévoyons également une augmentation du trafic. C'est tout simplement que les augmentations du trafic aux ports de Vancouver et de Prince Rupert seront beaucoup plus considérables.

Les députés auront remarqué que les sociétés d'éleveurs et même les sociétés dont les agriculteurs sont propriétaires n'ont pas entrepris de faire construire des installations supplémentaires avant que nous leur ayons octroyé des stimulants pour les encourager à aller de l'avant par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé. S'ils ont agi ainsi, c'est qu'ils s'inquiétaient de savoir si la production allait se maintenir au même niveau que les exportations. Ce que les députés qui ne sont pas originaires des Prairies ne comprennent peut-être pas, c'est que nous exportons des quantités record et que nous conservons uniquement l'excédent. En effet, ces trois dernières années, nous avons eu des récoltes record alors qu'au cours des années précédentes, nous avons exporté plus de céréales que nous en produisons.

Ce qui surprend le plus chez le député, c'est qu'il se pose en critique des transports et qu'il prétend que nous avons eu tort de ne pas élaborer de politique globale en la matière. J'ai été stupéfait de constater l'autre jour que lui et son collègue de Winnipeg-Sud-Centre (M. McKenzie) ignoraient à quel point notre ministère était une riche source de documentation puisqu'on peut y consulter sur place des milliers de documents. En tant que critique des transports, il aurait dû saisir ce point très important qui aurait été essentiel à son travail; or, il ne sait même pas qu'il existe, depuis 1975, un exposé complet de la politique des transports, un exposé exhaustif qui répond aux besoins actuels comme il répondait aux besoins de l'époque. Nos initiatives constituent une application pratique de cette politique.

Il a terminé par des principes pieux qui se retrouvent en grand nombre et de façon bien plus détaillée dans notre propre exposé de politique. Il y a également une autre chose qu'il ignore. Il semble dire que nous aurions dû modifier la loi nationale sur les transports. Monsieur l'Orateur, la Chambre est actuellement saisie, comme elle l'a déjà été, d'un projet de loi visant à modifier la loi nationale sur les transports, et je fais remarquer qu'au cours d'une législature antérieure, lorsque la Chambre était saisie d'une telle mesure, les conservateurs ont bien indiqué qu'ils comptaient faire de l'obstruction pour prolonger le débat indéfiniment.