

Transports

les producteurs. Je sais qu'il y a des divergences à ce sujet entre gens intelligents. Voilà justement la question.

La motion dit «accorder à la Commission canadienne du blé des pouvoirs plus étendus pour le contrôle du transport des céréales». Là encore, on discute là-dessus et la plupart approuvent la création d'un commissaire au transport des céréales.

Les points de vue divergent sur un grand nombre des éléments de cette motion. Pour cette raison, si beaucoup d'éléments de la motion me plaisent, il y en a que je trouve plus discutables, et l'ensemble me paraît inacceptable. Je ne suis pas contre la résolution systématiquement.

Il y a une remarque sur laquelle je désire terminer. Il s'agit de l'approche adoptée à l'égard du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Pour un Canadien de l'Est ou du Centre, c'est là un grand défi. Le motionnaire a cité certains propos que j'avais tenus sur ce sujet. En fait, quand j'ai parcouru l'Ouest ces jours derniers et que j'ai écouté les représentants de la Fédération canadienne de l'agriculture entre autres, j'ai eu l'impression que beaucoup de gens qui se portent à la défense du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, comme s'il s'agissait d'un droit acquis, désirent en fait s'en écarter, ayant compris qu'il a des avantages mais aussi de très certains inconvénients, que c'est une arme à deux tranchants qui empêche, par exemple, la transformation des matières dans l'ouest du Canada.

Voilà l'impression que j'ai eue en parlant aux gens. En revenant ici à la Chambre après une vacance de sept ans, après avoir été ministre chargé de la Commission du blé en 1969, une des années les plus difficiles de l'histoire canadienne—et quand les choses ont commencé à mal tourner le premier ministre (M. Trudeau) a confié ce poste à mon ami Otto. En revenant donc maintenant à tout cela, j'ai eu l'impression qu'il y avait progrès, parce que si le taux du Pas du Nid-de-Corbeau est un droit c'est aussi un handicap, un obstacle à ce que la plupart des Canadiens considèrent comme la façon normale d'exploiter un chemin de fer. Pour cette raison, je me suis dit qu'une des choses que j'aimerais réaliser à la tête des transports, c'est d'ouvrir rapidement ce débat, de l'amorcer, je l'espère, dans une ambiance d'amitié et de recherche du bien général.

Voilà certaines observations dont je désirais faire part au député en réponse à son intervention.

L'hon. Don Mazankowski (Vegreville): Monsieur l'Orateur, je suis heureux de pouvoir participer à la discussion de cette très intéressante motion. Je suis tout à fait d'accord avec les propos du député de Regina-Ouest (M. Benjamin). Je sais qu'il se prépare sans doute à partir pour l'Ouest et je suis certain que mes propos l'intéresseront et que nous aurons l'occasion de discuter de la motion de façon plus approfondie en prenant un café.

● (1620)

Je tiens aussi à remercier le ministre des Transports (M. Pepin) de ses observations. Je pense qu'il a réussi à apaiser, du moins en partie, certaines des craintes que nous avions au sujet de Prince-Rupert. La motion concerne essentiellement la mise en œuvre des recommandations du rapport Hall, et sans vouloir me vanter ou vanter l'ancien gouvernement conservateur, je pense que nous avons accompli plus de progrès pendant les neuf mois que le gouvernement progressiste conservateur est resté au pouvoir que pendant toute autre période depuis le dépôt du rapport Hall.

Si l'on examine les recommandations précises contenues dans la motion au sujet d'une utilisation accrue des ports de Churchill et de Prince-Rupert, de la question du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, du fait que les sociétés ferroviaires ont besoin de plus d'argent pour maintenir le matériel et les infrastructures nécessaires pour le transport des céréales et du fait que nous avons besoin de plus de wagons-trémies et de pouvoirs plus étendus pour le transport, je pense qu'on peut dire que, dans l'ensemble, notre gouvernement s'était efforcé de trouver une solution aux problèmes que posent ces questions bien importantes.

Je pense traduire fidèlement la pensée du ministre des Transports en disant qu'il s'efforcera d'appliquer certaines de nos propositions et de poursuivre certaines de nos initiatives, notamment dans le cas de Prince-Rupert. Comme je l'ai déjà dit à titre personnel et publiquement, moi-même et mes collègues de ce côté-ci de la Chambre continuerons certainement à appuyer le ministre des Transports et le gouvernement tant qu'ils poursuivront certaines des initiatives importantes qui ont déjà été prises, car la question de la manutention et du transport des céréales a été reléguée aux oubliettes bien longtemps. Cela touche un facteur essentiel de nos exportations et un produit agricole extrêmement important, et bien des mesures doivent être prises à cet égard. Certaines de ces mesures viseront simplement à rationaliser les services existants et à les utiliser de façon plus efficace. Certaines mesures d'une plus grande envergure doivent être prises pour augmenter notre capacité de transport et de manutention des céréales afin de satisfaire à nos besoins au cours des années 80 et jusqu'à l'an 2000.

Monsieur l'Orateur, vous êtes ici depuis quelques années. Vous avez entendu parler de Prince Rupert depuis longtemps, vous savez que cet endroit est reconnu comme un élément important du système de manutention et de livraison des céréales. En toute franchise, nous considérons que ce pays compte quatre principaux ports céréaliers: Thunder Bay, Vancouver, Churchill et Prince Rupert. Nous en avons besoin de tous. Il nous faut les utiliser tous. On pourrait faire un plus grand usage de Churchill, de Prince Rupert également, non seulement pour accueillir un plus grand volume mais aussi comme autre sortie lorsque nous avons des pannes et des difficultés comme ce fut le cas au port de Vancouver.

Les honorables députés savent que notre gouvernement a pris des mesures très positives pour assurer que l'expansion du port de Prince Rupert soit faite en collaboration. A notre avis, le gouvernement fédéral avait une responsabilité car l'expansion ne visait pas seulement le céréaliculteur et l'économie de l'ouest canadien, mais elle servait les intérêts de l'ensemble du pays.

C'est dans cet esprit que nous avons présenté un mémoire d'entente à un consortium, aussitôt après avoir pris le pouvoir et, par la suite, que nous avons sollicité et reçu la collaboration des provinces ainsi que de certains éléments du secteur céréalier pour assurer l'expansion de ces installations. C'est dans cet esprit de coopération que nous avons procédé. J'ai discuté de cette question en privé avec le ministre des Transports et je suis heureux de constater que le projet prend corps aux termes de l'entente et des discussions qui ont suivi, et que la construction de l'installation commencera, nous l'espérons, ce mois-ci. C'est je l'espère la date-cible que le ministre s'était assignée, je