

qu'il hésite malheureusement toujours à faire quoi que ce soit à propos des recommandations de ces groupes d'étude.

● (2132)

Sauf tout le respect que je dois au ministre des Transports, monsieur l'Orateur, je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'approfondir davantage l'idée d'une administration des chemins de fer des Prairies, et certainement pas pendant encore un an et demi peut-être. Pourquoi dans ce cas le juge Hall et les autres commissaires auraient-ils étudié la question des chemins de fer des Prairies et des lignes d'embranchement pendant presque deux ans? Après tout ce temps, on ne peut pas prétendre qu'on ait proposé l'établissement d'une administration des chemins de fer des Prairies si vite et de façon tellement irréfutable qu'il faille maintenant l'étudier encore pendant un an et demi avant de créer cette administration. Elle devrait être mise en place dès maintenant. On ne peut en déterminer l'utilité et la viabilité qu'en lui permettant de commencer ses activités, et non en entreprenant une autre étude, quels que soient les résultats qu'elle pourrait donner.

Le Comité d'action relatif aux chemins de fer des Prairies que voudrait établir le ministre ne devrait sûrement pas être appelé un comité d'action. C'est là une autre manifestation de l'art de la tergiversation utilisé tellement souvent par le gouvernement quand il veut donner l'impression qu'il donne suite à un rapport ou à une recommandation alors qu'il évite justement de le faire.

Le 27 mai, lors d'une rencontre avec les représentants des agriculteurs à Regina, le ministre des Transports a révélé qu'il voulait que les sociétés ferroviaires, le CN et le CP, prennent certaines initiatives au sujet du rapport Hall. Il voulait plus précisément qu'elles acceptent de s'échanger certaines lignes comme le recommandait le rapport; qu'elles s'engagent de façon concrète à commencer immédiatement la reconstruction et l'amélioration des lignes du réseau de base en retour de subventions qu'elles pourraient recevoir du gouvernement fédéral; et, le point le plus important, que chaque fois qu'une ligne est abandonnée, la propriété des emprises revienne au gouvernement fédéral. Après consultation avec les provinces, et seulement après consultation, la propriété de ces emprises serait peut-être offerte aux provinces en cause.

Cela va directement à l'encontre des recommandations du rapport Hall voulant que toutes les lignes abandonnées soient cédées aux provinces dans lesquelles elles sont situées, et qu'on en dispose de la façon qu'en auront convenu les gouvernements provinciaux et les conseils municipaux intéressés. La Commission avait recommandé que seul le gouvernement fédéral vienne en aide aux provinces et aux municipalités pour compenser l'augmentation des dépenses de voirie qu'entraînera l'abandon de lignes secondaires, et que le gouvernement fédéral accorde aux municipalités des sommes en compensation des pertes de recettes fiscales qu'occasionnera cet abandon.

A mon sens, le fait que le ministère des Transports veuille créer un autre comité pour retarder davantage la création d'une administration des chemins de fer des Prairies, et qu'on ait offert directement aux sociétés ferroviaires de l'Ouest la somme de 100 millions de dollars pour que, sous la surveillance de la Commission canadienne des transports qui a son siège à Ottawa, elles apportent des améliorations au réseau ferroviaire de l'Ouest, démontre que le gouvernement a bel et bien rejeté le rapport de la Commission Hall. Une fois de plus, le gouver-

nement a prouvé, par son attitude sur la question du transport ferroviaire dans l'Ouest, qu'il favorisait à l'extrême le centre du pays. Le gouvernement ne veut tout simplement pas que l'administration du secteur des transports, où que ce soit au Canada, relève d'un organisme autre que la CCT.

L'actuel président de la CCT est un ex-député libéral de Kingston et les Îles, et un ex-ministre fédéral des Finances dont la partialité et les penchants politiques ne sont que trop bien connus. Je ne crois tout simplement pas que le gouvernement soit intéressé à confier l'administration et la réglementation du transport ferroviaire dans l'Ouest canadien à un organisme de l'Ouest, même lorsqu'il s'agit d'une question aussi fondamentale et aussi importante pour l'Ouest que le transport du grain par chemin de fer.

A moins que le gouvernement ne change bientôt d'attitude, je crains que nous ne nous dirigions vers un terrible affrontement fédéral-provincial sur les questions du transport ferroviaire, du partage des ressources, des titres de propriété des gouvernements provinciaux et, en fin de compte, de toute la question du partage des pouvoirs conformément à la constitution.

M. Peter Elzinga (Pembina): Monsieur l'Orateur, je suis heureux moi aussi de prendre part au débat sur le bill C-17, tendant à modifier la loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la loi sur les chemins de fer et à modifier ou abréger en conséquence certaines autres lois.

En fait, on peut dire de façon générale que le bill élargit en quelque sorte l'envergure financière des chemins de fer nationaux du Canada. Avant d'exprimer mon avis sur ce point, j'aimerais féliciter le député de Portage (M. Masniuk) qui vient d'achever son intervention. Depuis son arrivée en 1974, je constate comme les autres députés qu'il représente sa circonscription avec beaucoup de compétence et de conscience, et ses électeurs ont tout lieu d'être fiers de leur représentation à la Chambre des communes.

Qu'il me soit permis à propos du bill C-17 de présenter quelques observations pour le compte d'une partie de ma circonscription, je veux parler de la ville de Fort Saskatchewan. Ce soir même, je m'entretenais avec le ministre des Transports (M. Lang), lorsqu'il était ici à la Chambre, de la possibilité pour cette ville de recevoir certains crédits pour le déplacement des voies ferrées, dans le cadre peut-être du programme d'assistance aux transports urbains. Il appartient au ministre des Transports et à celui des Affaires urbaines (M. Ouellet) de distribuer les fonds prévus à ce programme, sur recommandation des divers ministres représentant les diverses provinces. En conséquence, il faudrait traiter avec le ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Horner) dont la circonscription se trouve en Alberta.

Ce programme prévoit l'octroi de \$2 par habitant et par année pour des travaux comme, par exemple, le déplacement des voies de chemins de fer. J'aimerais demander pour Fort Saskatchewan des crédits d'assistance aux transports urbains permettant de déplacer la voie ferrée à l'extérieur de son territoire. Cette ville compte environ 10,000 habitants. Le conseiller municipal Muriel Abdurahman, à qui je parlais ce soir, a proposé de faire participer au financement de ces travaux les pouvoirs municipaux, provinciaux et fédéraux, ainsi que les chemins de fer nationaux du Canada. Ce serait le cas dans le cadre du programme d'assistance aux transports