

En outre, cette décision récente indique un changement de politique plutôt intéressant en Ontario. En 1971, le premier ministre de l'Ontario a annoncé des réformes importantes au système de cotisation au régime OHIP. L'une des réformes annoncées à ce moment-là était une réduction générale du barème des cotisations. La réforme annoncée en 1978 par le même gouvernement consiste à augmenter toutes les cotisations de 37.5 p. 100. Pourtant, les frais de santé en Ontario représentent un pourcentage moins élevé des dépenses totales du gouvernement en 1978 qu'en 1970-1971.

Je tiens à faire plusieurs commentaires au sujet de la signification d'une telle décision pour les programmes de santé eux-mêmes, même si je considère que les changements relatifs au régime OHIP...

M. l'Orateur adjoint: A l'ordre. Ce sera impossible parce que les trois minutes allouées à la réponse sont maintenant épuisées.

LES TRANSPORTS—L'EXPÉDITION DES POMMES DE TERRE DE L'EST VERS LE CENTRE DU CANADA

M. David MacDonald (Egmont): Monsieur l'Orateur, nos agriculteurs, nos offices de commercialisation et même le gouvernement provincial attendent depuis longtemps qu'Ottawa s'intéresse à la crise imminente qui menace de frapper le transport des pommes de terre. J'ai porté cette question à l'attention du gouvernement pour la première fois il y a 16 mois, le 30 novembre 1976. Six mois plus tard le ministre des Transports (M. Lang) a réussi à nommer un groupe d'étude qu'il a chargé d'examiner le problème, soit en mai 1977. Nous n'avons encore aucune nouvelle officielle au sujet de nouveaux wagons, et entre-temps, le parc de wagons frigorifiques qui en comptait quelque 4,500 il y a quelques années à subi une réduction draconienne et n'en compte plus qu'environ 700.

Enfin, au mois de juillet de l'an dernier, le premier rapport du groupe d'étude créé par le gouvernement pour étudier la distribution des pommes de terre a été publié. Ce groupe était dirigé par un fonctionnaire supérieur du ministère des Transports, M. Nick Mulder, et comptait parmi ses membres un représentant du ministère de l'Expansion économique régionale pour l'Île-du-Prince-Édouard; il a fourni un travail précieux relativement aux préoccupations actuelles et aux craintes grandissantes touchant le transport des pommes de terre.

Les propres fonctionnaires du ministre des Transports qui faisaient partie du groupe lui ont expliqué en noir sur blanc ce que les habitants de l'île savent depuis des années relativement à la culture de la pomme de terre. Ils lui ont dit que les problèmes de distribution étaient devenus aigus, que dernièrement à cause des pressions qui se font sentir au niveau du prix de revient, les années des vaches maigres semblaient plus nombreuses que les années des vaches grasses pour nos agriculteurs; et que le gouvernement a ignoré pendant trop longtemps les problèmes touchant la distribution des pommes de terre. Si cela ne suffit pas à amener le ministre à agir quand ses propres fonctionnaires réprouvent la négligence dont il a fait preuve à l'égard de cette industrie, je me demande ce qu'il faudrait.

La seule raison pour laquelle il n'y a pas eu de crise cette année a été le niveau extrêmement bas des expéditions au départ du Nouveau-Brunswick, ce qui veut dire qu'il y a eu assez de véhicules disponibles pour transporter les forts chargements de pommes de terre de la saison vers le marché. On doit reconnaître que le ministre a amélioré les ports servant à

L'ajournement

l'expédition des pommes de terre dans les trois provinces Maritimes, mais pour ce qui est du seul besoin important et immédiat de l'industrie, soit de nouveaux wagons de chemin de fer, il n'a absolument rien dit, même si le premier rapport a été publié au mois de juillet de l'an dernier.

En juillet dernier, les propres fonctionnaires du ministre l'ont informé qu'il fallait au moins 170 nouveaux wagons pour la prochaine saison. Le chemin de fer demeurera évidemment la cheville ouvrière de notre réseau de distribution de pommes de terre, car il sert à transporter environ 85 p. 100 de nos expéditions vers le Canada central.

Il y a deux semaines, le 7 mars, le ministre m'a promis à la Chambre des communes qu'une annonce serait faite dans environ deux semaines, relativement à de nouveaux wagons de chemin de fer. Ses deux semaines prennent fin aujourd'hui. Aujourd'hui est un jour important pour moi, car c'est l'anniversaire de ma fille. Je ne pourrais vraiment oublier que le ministre a omis de faire une déclaration aujourd'hui. S'il avait le moindre intérêt pour ce qui se passe dans le Canada atlantique, il respecterait sûrement cet engagement.

● (2212)

Le ministre des Transports n'est pas le seul lambin dans cette affaire. Je ne crois pas exagérer en disant que les Chemins de fer nationaux ont fait de l'obstruction à chaque étape. Au lieu d'avancer des propositions constructives qui servent les intérêts des producteurs de pommes de terre, notre bonne société ferroviaire nationale a trouvé toutes sortes d'excuses pour s'en laver les mains. Heureusement, le rapport Mulder a montré ce que valaient les excuses du CN: l'une des plus anciennes sociétés de la Couronne du Canada cherche simplement à se dégager de ses responsabilités publiques. Le CN affirme qu'il y a suffisamment de wagons.

Le rapport rédigé l'été dernier à la suite de longues consultations avec les représentants de l'industrie, affirme qu'il faut au moins 170 nouveaux wagons pour la prochaine saison. Le CN a répondu qu'il ne lui appartenait de fournir de nouveaux wagons. Le rapport déclarait ceci:

... les sociétés de transport doivent accepter de fournir et d'entretenir du matériel propre au transport des pommes de terre...

En somme, il recommande au CN de commander et de payer les nouveaux wagons. Le rapport affirme également que le CN devrait abaisser ses tarifs et s'assurer que le contrôle, l'inspection et l'entretien des wagons soient confiés au gouvernement durant la saison d'expédition. Le rapport démontre également que le CN parle à tort et à travers en prétendant que les camions finiront par remplacer les chemins de fer. Le CN ferait mieux de s'occuper de ses wagons frigorifiques. Il est absolument insensé de prétendre que les camions remplaceront les wagons et cela tous les producteurs de pommes de terre le savent.

Il y a un exemple dans le rapport qui illustre bien le peu de collaboration dont le CN a fait preuve dans cette affaire. Le Canadien Pacifique, qui est une compagnie privée, a convenu de louer et d'améliorer les wagons supplémentaires dont on a besoin à court terme, tandis que le CN continue tout simplement de chercher des faux-fuyants. Dernièrement, on a en outre suggéré qu'on pourrait se servir, provisoirement, comme je l'ai mentionné au ministre l'autre jour, de quelque 300 wagons de Hanover Yrust, disponibles à environ un quart du prix normal.