

Transport des grains

Le député de Regina-Lake Centre (M. Benjamin) et les auteurs du rapport Hall ont suggéré que le gouvernement verse tout simplement aux sociétés de chemins de fer les sommes énormes nécessaires pour rendre le transport ferroviaire rentable, en leur demandant d'acheter les wagons requis et de reconstruire les voies. Mais en faisant cette suggestion, ils ne tiennent pas vraiment de la réalité ni de ce que nous dit l'histoire des huit à dix dernières années.

Je rappellerai aux députés la dernière fois que la loi nationale sur les transports a été modifiée; c'était dans les années 60 par un gouvernement minoritaire. À cette époque-là, on croyait que l'introduction dans la loi d'une disposition permettant aux sociétés ferroviaires de demander la permission d'abandonner les embranchements déficitaires, ce qu'elles ont fait d'ailleurs, constituait une solution au problème que posait la nécessité de remettre leurs voies ferrées en état. Les sociétés ont donc demandé d'abandonner certains embranchements. La solution retenue par le Parlement et sur laquelle s'entendaient la plupart des partis à la Chambre consistait à dire que le Trésor devait payer aux sociétés ferroviaires le total des pertes estimées en guise de subventions au maintien de ces embranchements. Qu'en est-il de ces subventions maintenant? Elles ont presque atteint les 100 millions de dollars l'an dernier. Les sociétés ferroviaires ont empoché l'argent, mais l'ont-elles investi dans la remise en état des embranchements? Bien sûr que non.

M. Benjamin: Elles ont pris l'argent et on n'en a jamais entendu parler depuis.

M. McIsaac: Mon ami dit qu'elles ont pris l'argent et qu'on a plus entendu parler d'elles après. Ce qui me ramène à ce que j'ai dit tantôt. Je me demande pourquoi mon honorable ami propose au gouvernement, comme il l'a fait aujourd'hui, de continuer de donner 100 ou 200 millions par année aux sociétés sans leur demander de comptes.

M. Lang: Plus que cela encore.

M. McIsaac: C'est ce qu'a proposé le député dans ses remarques, si j'ai bien compris, de même que d'autres députés d'en face. L'expérience passée me prouve que la Commission Hall a commis une erreur en faisant cette recommandation. A mon avis, le député a tort de l'appuyer. Nous ne pouvons pas donner cet argent directement aux chemins de fer sans rien exiger en retour et s'attendre qu'ils construisent des wagons-marchandises et des voies et qu'ils acheminent les céréales. Ils ne l'ont pas fait par le passé et je ne vois pas ce qui pourrait porter à croire qu'il en sera autrement à l'avenir.

C'est pourquoi j'appuie le point de vue défendu par le ministre, son ministère et le gouvernement qui proposent d'accorder des fonds à des fins bien précises comme l'achat de wagons-trémies, la réfection ou la modernisation de l'équipement ou encore la rénovation de certaines lignes du CN ou du CP. Il faudrait payer après les travaux. C'est beaucoup plus judicieux que d'attendre comme nous l'avons fait par le passé—et nos espoirs ont été déçus—que les chemins de fer emploient cet argent pour apporter les améliorations que nous

[M. McIsaac.]

souhaitons tous voir dans le réseau d'acheminement des céréales.

J'ai dit que le gouvernement avait dans le passé non seulement acheté 8,000 wagons-trémies mais aussi rationalisé l'ensemble du réseau ferroviaire. Les députés savent sans doute que la menace d'abandon des embranchements constitue depuis bien des années un problème. Cette menace a maintenant été en grande partie dissipée par les recommandations de la Commission Hall et par les travaux que la Commission a consacrés à toute cette question. Il y a encore certains embranchements dont s'occupe le Comité d'action des chemins de fer des Prairies.

M. Benjamin: C'est là le problème.

M. McIsaac: Cela ne constituera pas un problème bien longtemps encore puisque nous recevrons le rapport du comité d'ici la fin de l'année et connaîtrons enfin ses recommandations. Le député, moi-même et d'autres aurons encore l'occasion de faire des recommandations au ministre à cet égard si certaines des recommandations du comité ne nous plaisent pas. Parmi ces embranchements dont le sort est douteux, et qui ajoutaient jusqu'ici 8,000 à 10,000 milles de voies au réseau ferroviaire, il en reste aujourd'hui moins de 2,000 milles dont le sort est encore incertain et dont s'occupe le Comité d'action des chemins de fer des Prairies. Nous avons fait beaucoup de progrès à cet égard.

Les députés ont parlé des améliorations aux chapitres de l'utilisation et de la rotation des wagons. Il y a eu de l'amélioration sur ce chapitre, et les statistiques concernant le transport ferroviaire sont là pour le prouver. En regard de ce que nous transportons en 1974, nous transportons maintenant une quantité beaucoup plus importante de céréales avec le même nombre de wagons et le même genre de matériel. L'augmentation est d'environ 30 p. 100, mais les députés de tous les partis en conviendront certes, nous pourrions continuer de réduire le temps de rotation des wagons afin d'utiliser au maximum le matériel dont nous disposons.

On a apporté des améliorations au réseau d'élévateurs terminaux. A Vancouver, des travaux d'expansion sont en cours. Voilà qui, en soi, sera d'un grand secours. Les députés n'ignorent sans doute pas qu'il reste encore des problèmes à résoudre en ce qui concerne le transport des céréales vers Vancouver. On est en voie de les résoudre. D'ailleurs, la liste des difficultés s'est considérablement raccourcie ces dernières années.

Je ne veux pas dire qu'il n'y a plus de problèmes. Je veux simplement dire que le réseau a été sensiblement amélioré. Il reste des améliorations à apporter, j'en conviens, et elles le seront effectivement, car les divers groupes intéressés collaboreront à la solution des problèmes qui se posent encore. Je ne crois pas que l'addition de wagons-trémies et l'accroissement des pouvoirs de la Commission canadienne du blé suffiraient à résoudre entièrement ces problèmes.

L'Orateur suppléant (M. Turner): A l'ordre, s'il vous plaît. Je regrette d'informer le député que son temps de parole est expiré. Il peut poursuivre avec le consentement unanime. Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.