

L'ajournement

Nous devons mettre un terme à cette rhétorique politique et passer à l'action car si ces problèmes ne sont pas résolus bientôt, on pourra dire que la tragédie des années 1970 pour le Canada aura été la perte de sa prééminence dans le commerce international des céréales.

M. Roger Young (secrétaire parlementaire du solliciteur général): Monsieur l'Orateur, nous avons amplement discuté de cette question le 13 novembre mais pour la gouverne du député, je rappellerai la position du ministre.

Le gouvernement se préoccupe depuis plusieurs années des problèmes rencontrés par le système de transport et de manutention du grain et a mis sur pied plusieurs programmes afin d'y remédier dans l'avenir. Il vise précisément à atteindre l'objectif exposé récemment par les commissaires de la Commission canadienne du blé. Depuis plusieurs années, le ministre parle de «l'objectif d'un milliard de boisseaux» pour nos programmes de soutien au système de transport du blé. Plus récemment, il a prévu des exportations de plus de un milliard de boisseaux vers 1985.

Mais il ne s'est pas contenté de parler du problème. Il a instauré des programmes solides visant à sauver le système de transport de la rapide détérioration qui le caractérisait après un siècle de négligence. Certaines décisions énergiques ont dû être prises et il a eu le courage de faire front.

Ayant réduit le réseau ferroviaire à des proportions acceptables, nous travaillons à sa réfection. Nous avons déjà affecté \$100 millions à ce programme et il nous aura coûté plus de \$700 millions lorsqu'il sera terminé vers 1985. Ces améliorations ne peuvent se faire du jour au lendemain et nous nous sommes efforcés de les mettre en vigueur le plus rapidement possible.

Notre matériel ferroviaire roulant destiné au transport du grain a vieilli progressivement et a été mis hors service. Le ministre s'en est rendu compte assez tôt et a commencé à faire l'acquisition de nouveaux wagons-trémies modernes en 1973. Le gouvernement a à présent acheté 8,000 wagons-trémies qui ont coûté \$256 millions.

La capacité des élévateurs à grain canadiens a aussi été accrue. Dans le cadre du programme de stimulation au stockage de la Commission canadienne du blé, la capacité d'entreposage du port de Vancouver a augmenté de 40 p. 100. La moitié de ces nouvelles installations—qui pourront accueillir 5.8 millions de tonnes—seront terminées à temps pour accroître la capacité du terminus de Vancouver cet hiver. Le reste sera achevé avant la fin de l'année prochaine.

D'importantes améliorations sont apportées aujourd'hui afin d'accroître les possibilités d'exportation actuelles et futures. Nous étudions aussi tous les moyens possibles pour acheminer un volume maximum de grain par la Voie maritime du Saint-Laurent avant qu'elle ne soit fermée—y compris la prolongation des heures d'exploitation partout où cela est possible.

Mais nous ne nous préoccupons pas seulement des problèmes rencontrés dans l'immédiat. Nous pensons aussi aux problèmes à long terme qui se poseront au système de manutention et de transport des grains. La Commission Hall enquête sur les relations sociales et économiques complexes de ce système. Nous avons presque terminé la mise sur pied d'un réseau complet de voies d'embranchement dans les Prairies dont l'exploitation est garantie jusqu'à l'an 2000. Nous avons ainsi rassuré les compagnies céréalières qui pourront poursui-

vre leurs services et procéder sans crainte aux remplacements et à la modernisation des installations qui sont nécessaires aux céréaliculteurs.

● (2207)

Le gouvernement fédéral s'est aussi lancé dans un programme de remise en état des lignes d'embranchement qui font partie du réseau de base. Cent soixante-dix millions de dollars ont été affectés à ce programme les trois premières années et il reste encore \$700 millions à y investir avant qu'il ne soit terminé. On peut déjà voir les améliorations apportées aux différentes voies de chemin de fer des Prairies.

Dès que ce programme sera mené à bien, toutes les voies essentielles du réseau pourront supporter des wagons-trémies qui se déplaceront à une vitesse bien supérieure à celle qui est permise aujourd'hui. Ces améliorations fourniront la capacité essentielle au transport de quantités de grain de plus en plus lourdes qui seront nécessaires dans l'avenir.

En conclusion, monsieur l'Orateur, nous sommes occupés à doter le Canada de la capacité dont il a besoin. Nous construisons un réseau qui permettra de transporter plus d'un milliard de boisseaux en 1985. Bien sûr, cela ne se fait pas en un jour mais tous les programmes sont en place aujourd'hui.

LE REVENU NATIONAL—LA RÉORGANISATION DU MINISTÈRE— LE RETARD APPORTÉ À RÉSOUDRE LES PROBLÈMES DES CONTRIBUABLES

M. Lloyd Francis (Ottawa-Ouest): Monsieur l'Orateur, le 28 novembre, j'ai demandé au ministre du Revenu national (M. Abbott) s'il était vrai, comme le disait un article paru dans le *Globe and Mail* du 22 novembre, que la décentralisation des opérations du ministère du Revenu national rendrait le service au public moins efficace dans un certain nombre de cas au lieu de l'améliorer.

Le rapport publié sous la rubrique des affaires du journal disait que le directeur général de la division de l'exécution, M. J. L. Gourlay, avait dit dans un discours à un groupe de comptables fiscaux à Montréal que la décentralisation permettrait d'offrir un meilleur service pour un nombre plus important de comptes que n'aurait pu le faire le bureau local et qu'en cas de difficulté, il faudrait se reporter aux dossiers centralisés gardés au siège central à Ottawa, ce qui ralentirait le service.

En répondant à ma question à la Chambre, comme en fait foi la page 1565 du *hansard*, le ministre a semblé reconnaître que dans peut-être 75 p. 100 à 85 p. 100 des cas, le service serait bon mais que, pour le reste, il pourrait y avoir d'autres retards.

Cela soulève toute la question des objectifs et des résultats du programme de décentralisation auquel le gouvernement est en train de procéder. Je ne puis m'empêcher de mentionner ce qu'avait dit lors du débat sur le budget mon collègue de ce côté-ci de la Chambre, le député de Sherbrooke (M. Pelletier). Il avait longuement plaidé la cause de la décentralisation. Il avait signalé qu'au moment où le président du Conseil du Trésor de l'époque, le ministre actuel des Finances (M. Chrétien), avait annoncé la politique en 1975, les objectifs étaient, premièrement, de rapprocher l'appareil administratif des programmes fédéraux des intéressés directs; deuxièmement, d'aider les régions à croissance lente et à chômage élevé; troisièmement, de rendre l'administration fédérale plus présente dans les localités où sa présence ne se faisait pas beaucoup sentir et