

*Emprises de chemins de fer*

modifications importantes et bénéfiques qu'il importe de ne pas passer sous silence. Il y a eu, par exemple, la construction de silos élévateurs plus modernes et les efforts de regroupement de certains silos des Prairies. Les chemins de fer se sont entendus pour mettre un terme aux mouvements à contresens qui entraînaient une perte d'argent dans le transport du grain d'exportation, depuis les Prairies jusqu'aux ports.

Il y a eu la mise au point d'un nouveau système de quotas et du zonage du transport, la nomination de coordonnateurs portuaires pour les mouvements de grain à Thunder Bay et Vancouver, un programme spécial de réparation des wagons à marchandises affectés au transport du grain, qui a permis de réaliser une économie de matériel roulant; et surtout, je pense, l'acquisition de 8,000 wagons-trémies, grâce à un concours fédéral de l'ordre de 255 millions de dollars; l'utile rapport Mants sur les méthodes de répartition des wagon de grain; enfin, un programme spécial de transport routier lancé par la Commission canadienne du blé pour participer à l'acheminement du grain dur et humide et pour soulager le rail en périodes de pointe.

Il y a encore eu récemment le programme de stimulants de la Commission du blé visant à encourager la construction de nouveaux élévateurs terminaux sur la côte ouest, les efforts continus en vue d'assurer une meilleure utilisation du port de Prince Rupert pour le transport du grain, un programme fédéral permanent de modernisation du port de Churchill au coût de 12.5 millions de dollars, y compris la construction cette année d'installations de déchargement des wagons-trémies et la mesure législative obligeant les compagnies de chemin de fer à divulguer leurs coûts et à ainsi ouvrir leurs livres pour la première fois.

Ces initiatives parmi d'autres aboutissaient très récemment au travail de la Commission Snively, qui avait été instituée en même temps et du même coup que la Commission Hall, pour analyser et évaluer le coût réel du transport du grain par chemin de fer.

On considère généralement le travail de la commission Snively comme étant très complet, pratique et digne de foi. Il a été bien reçu et très respecté dans les Prairies, et il n'y a effectivement eu aucune contestation sérieuse de l'analyse de base effectuée par la Commission Snively. Tous ces efforts, dont le rapport Snively et d'autres, ont établi le contexte dans lequel la Commission Hall a effectué son travail de base pour aider à façonner le réseau ferroviaire des Prairies qui sera requis pour l'avenir.

**M. Brisco:** Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. J'ai écouté patiemment le député et, bien franchement, je ne vois pas ce que les rapports des commissions Hall ou Snively ont à voir avec le bill d'initiative parlementaire que nous étudions. Il parle du transport des grains, non de l'abandon des lignes de chemins de fer.

**M. Goodale:** Si le député avait été ici et avait écouté le député qui a présenté la motion, il l'aurait entendu parler beaucoup du rapport Hall. En fait, toute la question des

plates-formes de roulement dans les Prairies découle du travail de la Commission Hall qui a essentiellement porté sur les systèmes de manutention et de transport de grains dans l'Ouest. Il est très malheureux que le représentant du parti conservateur n'ait pas voulu l'admettre.

**Des voix:** Bravo!

**M. Goodale:** Comme je l'ai répété à maintes reprises, sans doute n'existe-t-il pas de documents plus fondamentaux en matière de transport pour l'avenir de l'Ouest du Canada que le rapport de la commission Hall. Ce document représente l'opinion et la sagesse collectives de cinq hommes de l'Ouest réputés, désignés par le gouvernement du Canada en 1975 pour mener une enquête approfondie sur le réseau ferroviaire dans les Prairies. La commission y a travaillé pendant deux ans et elle s'est bâtie dans les Prairies une solide réputation d'équité et de conscience professionnelle.

Le rapport nous fournit les éléments fondamentaux à la modernisation qui s'impose de toute urgence, de nos moyens de manutention et de transport des céréales. Règle générale, qu'il s'agisse d'agriculteurs, d'organismes agricoles, d'industries, de municipalités, de sociétés céréalières et de coopératives, des gouvernements provinciaux, de porte-parole de l'opposition aux communes, la réaction a été favorable.

Dès que le rapport Hall a été publié le 16 mai 1977, les habitants de l'Ouest ont commencé à réclamer des mesures concrètes. Le gouvernement du Canada, accédant à leur demande, a commencé à mettre en pratique l'essentiel des recommandations du rapport. Aucun rapport d'une autre commission d'enquête fédérale n'a reçu une attention si prompt et décisive que le rapport Hall.

**Des voix:** Bravo!

**M. Hnatyshyn:** Vous présumez un peu trop de notre crédibilité.

**M. Goodale:** Le député d'en face veut avoir un exemple concret de cette diligence et je veux bien lui en fournir un. Je disais donc que le rapport a été déposé aux Communes le 16 mai 1977 et diffusé dans l'ouest du Canada le même jour. Dix jours plus tard, le 26 mai, le cabinet fédéral entérinait sa principale recommandation quand, par un arrêté ministériel, il a intégré plus de 1,800 milles de voies secondaires au réseau permanent, portant ainsi la longueur de ce réseau à plus de 14,000 milles. Il importe de noter que cela représente les trois quarts de toutes les voies existantes dans les Prairies au moment où la commission s'est mise au travail en 1975.

En outre, le même jour, le 26 mai, un autre décret du conseil du gouvernement fédéral a étendu la protection actuelle de blocage contre l'abandon à encore 2300 milles de voie ferrée que M. Hall avait proposé de confier au nouvel organisme qui doit être créé et qui sera appelé l'Administration des chemins de fer des prairies ou ACFP. Fait à noter, vers la fin de l'année dernière, le ministre des Transports (M. Lang) a annoncé qu'il avait l'intention de présenter une mesure à la Chambre au sujet du principe de l'ACFP pendant 1978.