

Les transports

et nous permettre de transporter autant de grain que nous le faisons actuellement.

Quand le gouvernement a décidé d'acheter 8,000 wagons, nous nous en sommes réjouis et nous l'avons approuvé. Le ministre des Transports, le gouvernement et les Canadiens ont été dupes; nous pouvons en effet transporter moins de grain par voie ferrée maintenant qu'à la fin de 1972. Depuis 1972, les compagnies ferroviaires ont retiré de la circulation davantage de wagons que les contribuables n'en ont achetés. La situation s'est donc dégradée depuis la fin de 1972.

La Commission canadienne du blé a réclamé l'achat de 10,000 autres wagons qui devraient être mis en service à compter de maintenant au rythme de 2,000 ou 3,000 wagons par an. Ces wagons doivent être achetés par les chemins de fer ou par les chemins de fer de concert avec le gouvernement. En outre, des centaines de millions de dollars devraient être consacrés à l'achat d'autres types de wagons et de locomotives. Au cours des dix prochaines années, nous devrions investir au minimum un milliard par an uniquement pour notre réseau ferroviaire et nos moyens de transport urbain.

Le ministre parle de un milliard, mais il oublie de dire aux députés et aux Canadiens que cette somme est répartie sur une période de huit ans. Il faudrait réduire cette période de temps de moitié pour permettre aux chemins de fer de se relever et d'exécuter des travaux de rénovation. Le ministre devrait agir immédiatement pour rejeter les recommandations du Comité d'action des chemins de fer des Prairies au sujet des embranchements et ne pas obliger les localités, les céréaliculteurs et tous les intéressés dans les régions touchées à se plier à ces propositions une troisième fois. Ils ont connu les propositions de la Commission Hall, celles du comité d'action des chemins de fer des Prairies et ils devront maintenant subir celles de la Commission canadienne des transports.

Le président du Comité d'action des chemins de fer des Prairies a dit que le coût du transport par camion est toujours inférieur à celui du transport par train sur une ligne de chemin de fer à faible circulation. Je ne souscris pas nécessairement à cette affirmation, car il existe des exceptions même sur les lignes à faible densité de circulation. J'espère que le ministre et les représentants du Comité pourront nous expliquer pourquoi ils ont recommandé de cesser le transport sur des centaines de milles de voies à forte densité de circulation, soit autant que 110,000 à 120,000 boisseaux par mille de voie ferrée.

Le ministre des Transports nous affirme qu'il entend dissiper l'incertitude et qu'il a l'intention de rationaliser notre réseau de transport ferroviaire pour le rendre plus efficace, mais le ministre chargé de la Commission canadienne du blé prétend de son côté—et il a raison, car ses propos ont été confirmés par les représentants de la Commission canadienne du blé elle-même—qu'il nous faudra accroître notre production de 10 millions de tonnes d'ici à 1985. Cela veut dire que les voies dont le Comité d'action recommande l'abandon deviendront des voies à haute densité de circulation; il faut donc toutes les conserver. Aucune de ces voies ne devrait être abandonnée.

Je suis à peu près certain, monsieur l'Orateur, que nos céréaliculteurs pourront atteindre cet objectif et que les éleveurs qui appartiennent à nos exploitants agricoles pourront absorber cette production supplémentaire. L'expansion qu'on prévoit donner aux ports de Vancouver et de Prince-Rupert

nous permettront également d'absorber ce surplus, mais notre réseau ferroviaire, lui, sera insuffisant. L'abandon de voies ne contribuera nullement à en accroître la capacité.

Le Comité de développement ferroviaire des Prairies a outrepassé son mandat à deux reprises. Il a recommandé l'abandon du secteur de Lewvan, soit environ 107 milles de voie ferrée, que la Commission Hall avait recommandé d'intégrer dans notre réseau principal, recommandation à laquelle a donné suite le ministre. Le secteur de Lewvan n'a rien à voir avec le Comité. Celui-ci n'est nullement autorisé à recommander l'abandon d'une voie faisant partie du réseau principal. Son mandat se limite à examiner le rôle des différentes lignes à l'intérieur du réseau. Un point c'est tout. Le ministre aura mieux fait de rejeter du revers de la main cette recommandation.

Le Comité a également outrepassé son mandat en faisant constamment mention dans son rapport de la concurrence. Son mandat ne lui permet nullement de se servir de l'argument de la concurrence à l'appui de ses recommandations. Le Comité de développement ferroviaire des Prairies n'avait pas à se mêler de cela. Il appartiendra aux céréaliculteurs et aux sociétés cérésières de décider si la concurrence est nécessaire. Nous n'avons pas besoin que le Comité manipule aussi outrageusement les sociétés cérésières.

Je trouve assez étrange que la plupart des recommandations préconisant l'abandon de lignes concernent justement celles sur lesquelles on trouve la majorité des élévateurs à grain appartenant aux agriculteurs. Le ministre serait bien avisé de rejeter toutes ces demandes d'abandon du service. Il dit que la CCT a le dernier mot en ce qui concerne les lignes. C'est faux. Le gouvernement fédéral peut intégrer n'importe quelle ligne au réseau principal. Le ministre pourrait le faire demain matin par un décret du conseil. Lorsque la CCT rejette une recommandation des sociétés ferroviaires pour l'abandon d'une ligne, elle doit inspecter la ligne en question tous les cinq ans et l'incertitude persiste. Le ministre ne m'a jamais garanti que lorsque la CCT rejette une recommandation d'abandon faite par le Comité au sujet de telle ou telle ligne, cette ligne sera intégrée au réseau principal. Il ne s'y est jamais engagé.

M. Lang: Oui, mais vous n'avez rien entendu.

M. Benjamin: S'il a dit cela, monsieur l'Orateur, alors je suis satisfait. Mais pourquoi ne pas intégrer ces lignes dans le réseau de base sans avoir à passer par les audiences de la CTC?

Je propose, appuyé par le député de Yorkton-Melville (M. Nystrom),

Que l'on modifie la motion en y ajoutant ce qui suit:

(7) appliqué les recommandations du rapport de la Commission royale d'enquête Hall sur les taux statutaires;

(8) veillé à ce que le transport soit un instrument de politique nationale plutôt qu'une simple source de profits.

Le ministre a encore le temps de mettre en branle les politiques et le financement nécessaires pour réaliser ce dont le réseau de transport a besoin au Canada.

En terminant, j'aimerais faire brièvement mention de ma propre circonscription et supplier le ministre de faire quelque chose pour régler les nombreux problèmes de la région de Regina. Nous sommes las de nous faire traiter comme si nous habitions un village du fond des bois. L'aéroport était déjà suffisamment embouteillé quand deux lignes aériennes l'utilisaient en plus des avions privés, mais le ministre vient pourtant