

• (1220)

M. Neil: Monsieur le Président, les tronçons que j'ai moi-même examinés étaient ceux que la commission Hall et le Prairie Rail Action Committee avaient condamnés. J'ai cherché à savoir ce qu'il en coûterait pour les remettre en état, en supposant que les compagnies d'élevateur à grain soient prêtes à rénover leurs entrepôts ou à construire de nouvelles installations. Si telles étaient leurs intentions et que ces travaux ne coûtent pas trop cher, j'ai recommandé qu'on conserve ces tronçons.

Tout ce que je peux dire au ministre, c'est que j'ai fait cette étude en tenant compte de toutes ces considérations. J'étais en quelque sorte le troisième homme et j'ai surtout prêté attention aux points qui demandent des décisions difficiles. Je constate avec plaisir que maintenant la CCT doit s'efforcer de glaner le même genre de renseignements que j'ai tâché d'obtenir: le coût des rénovations et les projets des compagnies d'élevateur à grain concernant ces tronçons.

[Français]

L'hon. André Ouellet (ministre de la Consommation et des Corporations): Monsieur le Président, il me fait plaisir de prendre la parole à ce moment-ci pour participer au débat sur le projet de loi C-155 qui vise à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest, et qui modifie également certaines lois en conséquence.

Je voudrais dès le début parler de ce projet de loi comme représentant une étape fort importante dans l'histoire du Canada.

Je considère que ce que le gouvernement du Canada veut faire par ce projet de loi est vraiment un grand projet, une grande réforme, qui s'inscrit dans le cadre des grandes réformes entreprises par le parti libéral du Canada au cours des années. Ce qui m'apparaît particulièrement intéressant de constater, c'est qu'encore une fois, c'est notre parti, le parti libéral du Canada, qui a le courage et la conviction de poser des gestes controversés, difficiles, qui bousculent les habitudes des gens, mais si essentiels pour la prospérité et le développement de notre pays. Comme pour toutes les autres grandes mesures, les partis d'opposition, progressiste conservateur et néo-démocrate, n'ont jamais eu la même vision, le même courage que les hommes et les femmes du parti libéral du Canada pour effectuer ces grandes mesures.

Il s'agit très certainement de la troisième importante mesure de ce Parlement laquelle vient à la suite du rapatriement de la Constitution canadienne, de cette grande politique énergétique que nous avons énoncée au cours des derniers mois, des dernières années.

Sur le plan économique, il est indéniable que le développement au maximum du transport ferroviaire dans l'Ouest canadien constitue un élément très important pour l'exploitation de la richesse de notre pays et pour le bien-être économique du Canada tout entier.

Sur le plan politique, ai-je besoin de rappeler que c'est le parti libéral du Canada qui a doté notre pays d'un drapeau, d'un hymne national, et enfin d'une Constitution bien canadienne, bien à nous?

Sur le plan social, ai-je besoin de rappeler que c'est encore le parti libéral du Canada qui nous a donné les services de sécurité sociale dont nous bénéficions, savoir les allocations familiales, la pension de sécurité de la vieillesse, les soins de santé

Transport du grain de l'Ouest—Loi

et d'hospitalisation gratuits et également nos régimes de pensions et de retraite?

Et sur le plan économique, au cours des ans, c'est le parti libéral du Canada qui, après la guerre, a créé notre prospérité économique en appuyant le milieu des affaires et en établissant d'une façon solide les bases de notre structure commerciale, en développant la Voie maritime du Saint-Laurent, en concluant des accords avec les États-Unis dans ce programme du Pacte de l'auto, en énonçant cette politique énergétique qui nous permet enfin d'avoir un mot à dire, nous Canadiens, au sujet de nos propres ressources, sur la façon dont nous les développons, sur celle dont nous les exploitons. Et finalement, ce grand projet depuis trop longtemps attendu consiste à doter l'Ouest du Canada d'un système de transport adéquat qui réponde aux besoins de l'heure et à ceux de demain.

Et je pense qu'il faut rendre hommage aujourd'hui au ministre des Transports (M. Pepin) qui a eu le courage de déposer ce projet de loi, qui a eu le courage de le mener à bien malgré les objections, malgré les réticences de certains Canadiens dans toutes les parties du pays qui ne veulent pas que l'on dérange leurs petites habitudes, qui s'opposent à une réforme nécessaire au Canada pour des considérations personnelles et souvent petites. Et je crois que le parti progressiste conservateur et le Nouveau parti démocratique qui s'opposent à cette réforme manquent encore une fois le rendez-vous avec l'histoire. Encore une fois, ces deux formations politiques ne comprennent pas les avantages absolument importants qui seront donnés à l'Ouest du Canada par cette nouvelle politique ferroviaire, par ce projet de loi.

Il est très important de reconnaître le fait que pour acheminer vers les ports de la côte du Pacifique ou des Grands lacs, non seulement les ressources, mais éventuellement les produits finis de l'Ouest canadien, il faut s'assurer qu'il existe un système de transport ferroviaire plus adéquat dans l'Ouest canadien. Il est absolument important de donner à cette partie du Canada les outils nécessaires pour lui permettre d'avoir son plein épanouissement économique. Et je trouve absolument renversant que des députés progressistes conservateurs et néo-démocrates de l'Ouest du Canada n'aient pas cette vision, cette clairvoyance, et préfèrent s'opposer au projet de loi pour satisfaire les appétits et les intérêts de l'heure de quelques commentateurs qui représentent une infime minorité dans l'Ouest canadien, qui peuvent à court terme être affectés par cette politique, mais qui comprendront plus tard la clairvoyance, la vision, le sens de l'histoire du ministre des Transports qui donnera enfin à cette partie du Canada les chances de s'épanouir.

Je crois que le débat actuel démontre à quel point les intérêts divergents se confrontent chaque fois que nous présentons une politique de grande envergure. Il est certain que lorsque le gouvernement du Canada a mandaté le professeur Gilson pour étudier cette question, pour tenter de trouver parmi les intéressés un compromis acceptable, nous avions raison de le faire, nous du gouvernement canadien, parce que nous nous rendions compte que pour atteindre à la fois les trois objectifs que nous visions, c'est-à-dire changer cette loi qui date du siècle dernier, qui fixe le prix pour le transport des grains à un montant infime qui au cours des années est devenu ridicule, nous savions que le fait de nous débarrasser de ce qu'on appelle