

ment, ainsi que de l'ensemble de la question des taux de transport et de la nécessité des changements majeurs dont j'ai parlé brièvement. Nous jugeons ces questions si importantes que ce bill ne devrait pas être adopté avant qu'on ne l'ait étudié. La seule façon d'obtenir l'attention du gouvernement, c'est d'essayer de retenir le bill assez longtemps pour que le gouvernement et le ministère puissent discuter convenablement des points que j'ai énumérés tant au comité qu'à la Chambre.

• (2110)

**M. Bill Knight (Assiniboia):** Monsieur l'Orateur, j'assiste depuis plusieurs jours à ce débat des plus intéressants sur les fonds à assurer au Canadien National et à notre réseau de transport aérien. Je me demande souvent combien de pages du hansard nous remplissons chaque année de suggestions et de propositions, à l'occasion de ce débat. Je me demande combien d'années dans les annales du pays ont été consacrées aux débats sur les politiques de transport ferroviaire. Le chemin de fer fut toujours si étroitement lié à notre histoire qu'on pourrait croire que cette histoire ne concernait pour ainsi dire que cela.

Remontons le cours des ans et nous verrons que le gouvernement a facilité la construction du Canadien Pacifique en lui accordant sans cesse des fonds; cet argent allait à une société privée, fondée en vue de réaliser des bénéfices pour ses actionnaires. Le moment vint où le Canadien Pacifique faillit rester en plan et il eut peut-être même causé la chute du gouvernement Macdonald n'eût été la rébellion qui se déclencha en Saskatchewan. Le rôle du Canadien Pacifique dans l'édification de l'Ouest est vraiment intéressant. La dette du chemin de fer fut acquittée par la concession de terrains dans l'Ouest du pays. Dans la région à l'ouest et dans les environs de Weyburn, plusieurs agriculteurs cultivent des quarts de sections, des demi-sections et des sections entières de terrain qui appartenaient autrefois au Canadien Pacifique. Les chemins de fer comme le Canadien Pacifique et ceux qui ont suivi avaient été construits en vue de bénéfices et non pas pour assurer des services. Les chemins de fer aménagés dans l'Ouest devaient amener des gens dans cette partie du pays pour assurer un marché aux produits industriels de l'Est.

Grâce à leur tarif-marchandises et peut-être aussi à leur service-voyageurs, les chemins de fer ont accumulé au cours des ans d'énormes recettes provenant des gens de l'Ouest. Je suppose que la Compagnie se servait de ce revenu dans toutes les régions du pays et il y aurait sans doute lieu de justifier la chose. Mais ces mêmes chemins de fer qui avaient accumulé des revenus si considérables dans l'Ouest n'ont cessé, au cours des ans, de réduire les services auxquels les gens de l'ouest et de l'ensemble du Canada devaient s'attendre de la part de la Compagnie. Et le gouvernement continue tous les ans de se porter garant, si je puis m'exprimer ainsi, de ce réseau de transport et néglige le problème primordial, qui consiste à mettre au point une politique nationale de transport au pays.

Cet après-midi, le ministre des Transports (M. Jamieson) a fait un discours—enfin—dans lequel il a parlé de ceci et de celà, de son ministère et de ce qu'il accomplit dans les Maritimes. Mais, tout en parlant, il a continué de négliger la nécessité réelle de décider ce que sera la politique nationale des transports au Canada.

Comment justifie-t-on la construction de deux nouveaux aéroports? Comment justifie-t-on que les chemins de fer demandent de se dispenser des chefs de gare dans les Prairies? En Saskatchewan, au cours des années, nous

avons constamment été témoins, de la part des chemins de fer, de tentatives pour réduire des services dont les cultivateurs de l'Ouest avaient besoin. Nous avons vu les compagnies, le CP ou le CN, avec l'appui, sauf erreur, du gouvernement fédéral, retirer les services des chefs de gare, sous prétexte, par exemple que le public obtiendrait un meilleur service d'un servocentre, alors que rien ne prouve qu'un servocentre répond aux besoins de la population de l'Ouest.

La Commission canadienne des transports, dirigée par son président impartial, met en œuvre des politiques qui permettent aux chemins de fer de réduire le rôle des chefs de gare. Je suppose que dans les années à venir, lorsque la Commission traitera de l'abandon de certains tronçons, nous verrons de nouveau cet impartial président mettre en œuvre des politiques visant l'abandon de certains tronçons en Saskatchewan, sans égard à l'effet qu'aura cette décision sur diverses collectivités et sur les cultivateurs intéressés, qui n'auront pas le choix d'un autre mode de transport pour commercialiser leurs produits.

Les habitants de ma circonscription sont très inquiets. Ils craignent qu'un bon nombre des lignes de chemin de fer qui desservent leurs agglomérations, par exemple celle qui va vers l'est, de la ville de Radville à celle de Goodwater, soient abandonnées. Ils redoutent que les lignes allant vers l'ouest, de Radville jusqu'à Willow Bunch, soient destinées à disparaître, que la ligne qui passe par Coronach le soit également, et que les chemins de fer demandent l'autorisation d'abandonner des lignes allant d'Estevan vers l'ouest. Tant que le gouvernement permettra une activité ne s'inspirant d'aucune politique de la part du ministère des Transports, nous continuerons à voir diminuer les services dont les Canadiens ont besoin.

Bien des agriculteurs et autres habitants des zones rurales de ma circonscription m'ont signalé, comme je l'avais moi-même remarqué, que la voie de chemin de fer qui traverse la région était mal entretenue. On la néglige continuellement, et bien des sections ont besoin d'être réparées. Le calibre de la voie est bien inférieur au calibre nécessaire pour les locomotives diesel modernes. Par endroits, ce calibre est de 85, alors qu'il devrait être d'environ 120. Jusqu'à ce que le gouvernement s'engage à adopter une politique nationale à l'égard des transports, on continuera à laisser les chemins de fer faire des choses aussi inacceptables.

L'association du tarif-marchandises a annoncé le 11 février que le tarif-marchandises allait augmenter de 3 à 8 p. 100 dans le cas d'un tiers environ des marchandises transportées par chemin de fer. Le transport général des céréales et des produits céréaliers est assujéti à cette augmentation du tarif, sauf dans le cas des transports auxquels s'appliquent les taux statutaires, et dans celui du transport à forfait. Rien ne justifie ces augmentations, à une époque où les agriculteurs de l'Ouest se heurtent à des difficultés économiques par suite des prix de revient sans cesse croissants et du bas prix auquel ils sont obligés de vendre leurs denrées.

Je répète une fois encore qu'il nous faut une politique nationale de transports applicable à tout le Canada. Si nous voulons que ce pays reste uni, il nous faut nous efforcer d'adopter une politique nationale de transports qui égalisera le tarif-marchandises dans tout le Canada, allégeant ainsi les taux disproportionnés que doivent payer les agriculteurs de l'Ouest. Je demande au gouvernement d'annoncer ces programmes à l'égard des transports, qu'il a gardés cachés dans le bureau du ministre chargé de la Commission du blé, le ministre de la Justice