

L'ajournement

Le ministre a essayé d'expliquer lundi qu'on peut comparer un conseiller à un avocat et que selon, le dossier qui lui était soumis, il pouvait changer d'opinion. Je trouve plutôt bizarre que le ministre vienne dire sérieusement à la Chambre qu'un conseiller pourrait aboutir à des conclusions différentes sur le même problème. Le ministre nous a prouvé à quel point la conscience des conseillers peut être élastique alors qu'on essaie d'établir les faits qui permettront de savoir s'il est nécessaire de construire une installation ou d'agrandir une installation du port de Churchill. C'est effrayant!

Monsieur l'Orateur, ce soir je tiens à attirer votre attention et celle des députés sur le fait que, malgré les déclarations que le ministre a faites lundi, dans le compte rendu qu'il a remis au ministre M. Bryden lui déconseillait bel et bien de construire cet élévateur intérieur parce qu'il est convaincu qu'il ne servirait à rien d'agrandir le port et les installations portuaires de Churchill. M. Bryden a signalé dans son rapport qu'au cours de l'étude et pendant les discussions qui ont eu lieu avec les divers secteurs de l'industrie, il est devenu évident que l'accroissement des exportations par le port de Churchill posait de grandes difficultés. Au cours d'interviews avec un corespondant en particulier, le ministre a avoué que le consultant partage son opinion.

Comme je l'ai signalé au ministre lundi dernier, les recommandations de la Commission Bryden vont à l'encontre des recommandations de la Commission Hall. Je ne comprends pas l'attitude du ministre. Originnaire de l'Ouest, il devrait comprendre que la mise en valeur et l'expansion du port de Churchill est un rêve caressé par cette région du pays. J'ai peine à comprendre comment il a pu engager un expert-conseil sachant que ce dernier lui ferait des recommandations contraires à celles de la Commission Hall. Et le ministre a la prétention de représenter les intérêts des Canadiens de l'Ouest!

● (2212)

Il s'est aussi passé autre chose. Lorsqu'on a demandé au juge Hall son opinion sur cette étude, il a fait remarquer que les experts-conseils de la firme Bryden n'avaient pas consulté les chercheurs de la Commission Hall. Le juge Hall a déclaré qu'il ne comprenait absolument pas pourquoi les experts de la firme Bryden n'avaient tenu aucun compte des recherches effectuées par la Commission Hall dans la recommandation qu'ils ont faite au ministre. Ce dernier n'a pris l'avis d'aucun de ces chercheurs au sujet de sa décision finale. Ce rapport a fait l'objet de nombreuses critiques.

A cet égard et aussi à l'égard d'autres aspects qui revêtent une certaine importance aux yeux des Canadiens de l'Ouest qui sont les premiers intéressés, entre autres les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau, il a dit qu'il songeait à abolir ces tarifs statutaires et à les remplacer par un autre système. Il s'est dit contre l'expansion du port de Churchill. Cela me porte à douter de son aptitude à vraiment défendre les intérêts des provinces de l'Ouest. Il adopte une attitude tout à fait contraire aux espoirs et aux aspirations de l'Ouest.

M. Don Griffin, président de la Hudson Bay Route Association, faisait remarquer avec à-propos que ces consultants

[M. Hnatyshyn.]

avaient largement outrepassé leur mandat. Il avait demandé au premier ministre de retenir les services de consultants qui auraient à cœur les intérêts de l'Ouest. Dans le cas qui nous intéresse, ils ont été loin de se rendre à la requête de M. Griffin et de la Hudson Bay Route Association.

Le secrétaire parlementaire est avec nous ce soir. J'espère qu'il nous dira que le ministre cherche à se renseigner et qu'il adoptera une attitude positive à l'égard du port de Churchill. J'espère qu'il appuiera les recommandations de la Commission Hall et qu'il s'opposera à toute tentative pour écarter celles traitant de ce sujet et d'autres questions qui revêtent tant d'importance pour l'ouest du Canada.

[Français]

M. Charles Lapointe (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le président, je me suis interrogé longuement pour savoir si je devais ce soir répondre à cette question étant donné que le ministère des Transports ne m'a fourni les renseignements nécessaires que dans une des langues officielles du Canada qui n'est pas la mienne. Même si je regrette ce fait, par respect pour mon collègue et ami de Saskatoon-Biggar (M. Hnatyshyn) et étant donné l'importance de la question qu'il soulève, je vais, monsieur le président, si on me le permet, essayer de m'exprimer dans la langue de Shakespeare pour répondre à quelques affirmations qu'a faites le député.

[Traduction]

Le député a déclaré que l'expansion du port de Churchill était un rêve que l'Ouest caressait depuis longtemps et qu'il nous faut adopter une attitude positive à ce sujet. Je me permettrai de lui rappeler qu'en 1978, le gouvernement du Canada a déboursé de grosses sommes pour améliorer les installations portuaires à Churchill. On a consenti des immobilisations de 5 millions et demi de dollars en 1978 pour convertir les balances au système métrique et les automatiser, pour améliorer l'éclairage du port, les installations de mouillage d'hiver, et pour effectuer des réparations et du dragage. Ces initiatives destinées à moderniser le port de Churchill se passent de commentaires.

● (2217)

Les services de l'ingénieur conseil ont été retenus aux fins expresses d'évaluer la faisabilité économique d'un élévateur de tête de ligne intérieur dans la région de Yorkton ou encore, d'un certain nombre d'élevateurs de grande capacité situés à des points stratégiques où on emmagasinerait le grain à destination du port de Churchill. Évidemment, on ne construit des élévateurs que si on espère toucher un revenu suffisant sur son investissement. Si un ingénieur-conseil a été embauché, c'est, comme l'opposition le sait sans doute, afin d'obtenir une opinion autorisée sur les coûts et les revenus auxquels un investissement possible est susceptible de donner lieu. Pour obtenir l'opinion la plus autorisée possible, nous avons retenu les services d'un ingénieur-conseil possédant une très vaste expérience dans la construction des élévateurs de tête de ligne au Canada.