

*Transport des grains*

tuelle de ce parti. D'une part, on réclame de l'État plus de subventions ou des subventions accrues aux compagnies de chemins de fer pour qu'elles achètent elles-mêmes leurs nouveaux wagons-trémies ou qu'elles améliorent elles-mêmes les voies ferrées, et on dit au gouvernement: Donnez plus d'argent aux compagnies de chemins de fer et, d'autre part, au nom de la sacro-sainte libre entreprise et concurrence, on dit: Mêlez-vous de vos affaires, on en a assez de l'intervention de l'État. Alors je crois, monsieur le président, que la contradiction est assez apparente, et avec une telle base de discussion on ne peut aller très loin.

Après avoir brièvement effleuré les remarques de mes collègues de l'opposition, voyons maintenant ce que le gouvernement a fait et ce qu'il continue de faire pour améliorer le système du transport des grains. Il est bon, monsieur le président, de rappeler à la Chambre qu'en 1973 le gouvernement s'est porté acquéreur de 2,000 wagons-trémies. En 1974-1975, on ajoutait à cette flotte 4,000 nouveaux wagons-trémies et en 1977, 2,000 autres. C'est donc dire, monsieur le président, qu'au cours des cinq dernières années le gouvernement a donné au réseau de transport des grains 8,000 wagons-trémies de plus à un coût approximatif de 260 millions de dollars, et c'est là une des facettes de l'action gouvernementale dans ce domaine.

Une autre facette qu'il convient de mentionner, c'est l'amélioration apportée aux voies ferrées. Comme le ministre l'a dit cet après-midi—et d'autres de mes collègues l'ont répété—il est bon de savoir que l'an dernier le gouvernement a investi 100 millions de dollars pour l'amélioration des voies ferrées, et une somme additionnelle de 70 millions de dollars sera utilisée aux mêmes fins l'an prochain. À l'heure actuelle, monsieur le président, 50 p. 100 du réseau de l'Ouest du Canada ne peut recevoir ces nouveaux wagons-trémies qui sont trop lourds pour les infrastructures actuelles. Alors, par ce programme d'amélioration des voies ferrées, dans lequel on a déjà mis 170 millions de dollars, et dans lequel on s'est engagé également au cours des prochaines années à investir plus de 500 millions de dollars, je crois que l'amélioration du réseau permettra d'atteindre l'objectif dans les années à venir: 1 milliard de boisseaux de grain qu'on pourra transporter sur ce réseau, objectif qu'on s'est fixé pour 1985. Je crois qu'avec l'amélioration des voies ferrées, on pourra très facilement l'atteindre.

Monsieur le président, parlons d'un autre domaine, le fait d'accroître l'entreposage des grains et, à cet effet, j'aimerais citer l'excellente réponse que donnait mon collègue le secrétaire parlementaire du président du Conseil privé (M. Pinard) à l'honorable député de Vegreville à la Chambre, jeudi dernier, et je cite le compte rendu officiel des Débats du 9 novembre, à la page 997. L'honorable secrétaire parlementaire répondait à l'honorable député de Vegreville. Après avoir énoncé nos interventions dans le domaine des wagons-trémies, après avoir mentionné nos interventions dans le domaine de l'amélioration des voies ferrées, l'honorable secrétaire parlementaire disait, et je cite:

Le gouvernement fédéral a aussi participé aux frais de remise en état de plusieurs milliers de wagons couverts qui serviront à accroître notre capacité à court terme. De récentes améliorations apportées à l'embranchement qui mène à Churchill en vertu du programme de remise en état des embranchements des Prairies ont aussi accru effectivement notre capacité d'exporter des grains par ce port.

On accroît aussi la capacité des terminus à grains du Canada. En vertu du programme d'amélioration de l'entreposage de la Commission canadienne du blé, la capacité d'entreposage doit augmenter de 40 p. 100 à Vancouver. La

[M. Lapointe.]

moitié de cet accroissement de la capacité d'entreposage, soit un accroissement de 5.8 millions de tonnes, doit être réalisée à temps pour que Vancouver en dispose cet hiver. Le reste de cet accroissement sera réalisé d'ici la fin de l'année prochaine.

Et j'aimerais citer un autre paragraphe où le secrétaire parlementaire dit:

D'importantes améliorations sont actuellement apportées pour accroître notre capacité d'exportation actuelle et future.

● (2112)

Nous examinons actuellement tous les moyens possibles de transporter le maximum de grains par le réseau du Saint-Laurent avant la fermeture de ce dernier, y compris l'augmentation des heures d'exploitation partout où cela est possible. Mais nous ne nous préoccupons pas seulement des problèmes immédiats auxquels nous avons à faire face. Nous nous intéressons aussi aux problèmes que posera à long terme le système de transport et de manutention des grains. Nous avons fait enquêter une commission, savoir, la Commission Hall, sur les relations socio-économiques complexes qui se rattachent à ce système. Nous sommes maintenant bien prêts d'avoir en place, dans les Prairies, un réseau d'embranchement de base complet dont l'exploitation sera garantie jusqu'à l'an 2000.

Monsieur le président, un honorable député, je crois que c'est le député de Moose Jaw (M. Neil) disait, cet après-midi, qu'on avait étudié jusqu'à la corde ou jusqu'à la mort le réseau de transport des grains dans l'Ouest. Il est étonnant, par ailleurs, de constater qu'à la première occasion les députés de l'opposition ne se gênent pas pour invoquer les conclusions du rapport de la Commission Hall pour dire que le gouvernement n'a pas tenu ses engagements et ainsi de suite, alors que depuis la déposition des principales recommandations de la Commission Hall, le gouvernement s'est employé à agir avec une très grande célérité pour protéger immédiatement, et ce jusqu'à l'an 2000, toutes les lignes de chemins de fer que le juge Emmett Hall avait recommandées, celles qui devaient faire partie du réseau permanent des chemins de fer de l'Ouest. Également, dans une deuxième catégorie de lignes de chemins de fer à étudier, le gouvernement a aussi agi avec une grande célérité pour protéger 2,344 milles de voies ferrées qui ont été placés dans une catégorie incertaine, et on s'attend que, d'ici la fin de 1980, on aura décidé du sort qu'on réservera à ces voies ferrées. C'est donc dire, monsieur le président, qu'en 1980, dans moins d'un an et demi, les agriculteurs de l'Ouest de même que tous les utilisateurs du service ferroviaire de cette région du Canada pourront compter sur un réseau de chemins de fer permanent amélioré et utilisable en tout temps de l'année.

Monsieur le président, les députés se réfèrent très volontiers aux conclusions du Rapport du juge Emmet Hall et ils se sont référés bien souvent aussi par le passé à un autre rapport, celui de la Commission Snively. Mais, comme par hasard, on a évité parmi les députés d'en face de se rapporter à ce Rapport de la Commission Snively parce que, dans son rapport final déposé il y a quelques semaines, cette commission révèle que les produits canadiens arrivent plus vite et en meilleur état sur les marchés d'exportation qu'ils ne le faisaient depuis plusieurs années. Bien sûr, nos honorables amis d'en face vont éviter par tous les moyens de publiciser ces positions, ces conclusions extrêmement positives de la Commission Snively. Le Rapport indique par ailleurs que l'aide financière que le gouvernement fédéral a apportée a servi à améliorer de façon appréciable le système de transport depuis que les conseillers de la Commission ont entrepris d'étudier la structure des coûts en 1974.

Le Rapport Snively fait également ressortir qu'en 1947, 9 p. 100 seulement des wagons à céréales étaient des wagons-trémies modernes, tandis qu'en 1977, la proportion atteint 30 p.