

gouvernements provinciaux. Je pense que le transport relève du gouvernement fédéral. Quand les gens sont obligés de payer près de \$2 pour une douzaine d'œufs dans la région de la rivière Rouge, dans l'Arctique, près de l'embouchure du delta du Mackenzie, dans l'extrême Nord, le moment est venu de développer le Nord et le transport est une des clés de ce développement.

Pendant trop longtemps, les sociétés ferroviaires ont subordonné leurs politiques d'établissement des taux à la concurrence fictive des transports fluviaux. On nous donne rarement des détails sur le nom du transporteur maritime, sur les prix, sur le tarif appliqué, sur le genre de service et la fréquence ou la capacité du service.

● (2010)

D'après la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest, je crois comprendre que le gouvernement canadien a accepté de révéler au gouvernement provincial certains chiffres qui influencent les statistiques. Les gens de l'Ouest en sont heureux. Il nous faut une structure qui compense les avantages très importants qu'ont les régions les plus favorisées du centre du Canada du point de vue de la taille, du volume et de la concurrence dans le domaine des transports. Avec une telle méthode, il faut tenir compte de la production totale et des problèmes de distribution d'une seule usine ou d'un groupe d'usines, ou encore de toute une industrie dans une province comme la Saskatchewan ou même dans une région.

On retrouve les plus grands écarts entre des régions comme les provinces de l'Ouest et les provinces centrales ou entre les provinces des Maritimes et les provinces centrales. Je m'oppose également à l'abandon d'une ligne de chemin de fer comme celle de Shellbrook à Spiritwood et Turtleford. Cela signifie que certains cultivateurs devraient transporter leurs céréales sur une distance de 50, 60 ou 70 milles. Nous ne contestons pas qu'il faille abandonner certaines lignes mais cela doit être basé sur une rationalisation régionale.

La politique provinciale de la Saskatchewan consiste à encourager autant que possible la décentralisation et à installer les industries dans les petites villes et villages. Nous voulons préserver le mode de vie campagnard. Compte tenu de ceci, l'abandon d'une ligne et la centralisation des services ferroviaires est une centralisation négative sous forme de servocentres. Ce n'est pas nécessairement ainsi qu'on obtiendra le meilleur service. Le CN parle actuellement de centres de triage électroniques. Comme je le disais tout à l'heure, cela ne signifie pas qu'il n'est plus possible de rationaliser davantage les chemins de fer de l'Ouest mais qu'il nous faut tenir compte des répercussions sociales et psychologiques. Cela signifie que les politiques de transport nationales doivent être fondées sur les besoins et les économies régionales.

J'aimerais maintenant dire quelques mots sur les compagnies aériennes. J'ai entendu bien des gens se plaindre du service assuré par Air Canada. D'après eux il est détestable, la nourriture immangeable, etc. En ce qui me concerne, la nourriture est bonne et le service assez satisfaisant. Il arrive qu'on rate un vol décollant d'Ottawa à cause d'une pluie verglaçante ou parce que la piste est verglacée, mais cela prouve simplement que l'homme n'a pas encore totalement vaincu la nature. Malgré nos grands progrès technologiques nous ne disposons pas encore de machines capables de supprimer le verglas et permettant à un avion de décoller à l'heure exacte 365 jours par an.

J'ai voyagé sur différentes lignes aériennes. La nourriture servie par Air Canada n'est pas mauvaise. Les hôtes-

Canadien National et Air Canada

ses sont toujours polies. J'ai cependant quelques critiques à formuler sous forme d'améliorations suggérées. Par exemple, je suis opposé à ces aérogares coûteuses qu'on impose parfois aux collectivités en guise de symbole de leur fierté ou de monuments à des politiciens. Les aérogares de Montréal et de Toronto sont immenses et celles de Winnipeg passablement importantes. Celle de Saskatoon est trop petite.

Lorsque je me rends dans le nord de ma province, j'estime avoir de la chance lorsque je trouve une cabane pour rester au chaud. Il n'y a parfois rien. On doit s'exposer aux rafales de vent et de neige. Je préférerais avoir des pistes et des aides à la navigation valables dans certaines régions écartées de la Saskatchewan et du Nord. Dans ma circonscription des endroits tels que Meadow Lake, Buffalo Narrows, Beauval, Cluff Lake et bien d'autres collectivités septentrionales ont besoin de bonnes pistes et d'aides à la navigation.

Encore une fois, j'aimerais féliciter le gouvernement fédéral d'avoir pris l'initiative d'allouer \$100,000 à la localité de Meadow Lake pour macadamiser 2,800 pieds de piste. Ce sera la première piste macadamisée de ma circonscription. J'espère que bien d'autres suivront. Cela devrait être également un instrument de politique nationale pour construire des routes vers le Nord. Je pense que nous devrions envisager les choses bien au-delà des voies de chemins de fer et du transport aérien. Nous devrions au moins être prêts à contribuer aux frais de la construction de routes avec les provinces, dans les régions les moins faciles d'accès. Par exemple, il faudrait construire dans ma région une route menant au lac Cluff et à la rive sud du lac Athabasca. Cela devrait être le point de départ de l'exploitation de certains minerais d'uranium de la région. En Saskatchewan, nous avons également besoin d'une ligne aérienne nord-sud se prolongeant aux États-Unis. Le gouvernement de Saskatchewan a demandé la création de ce service aérien, qui lui fut refusé. Air Canada devrait envisager sérieusement la possibilité de desservir certains de nos centres tels que Uranium City, North Battleford, Prince-Albert, Yorkton, Weyburn, Swift Current et ainsi de suite.

Pour en revenir à la question des chemins de fer, si ces derniers insistent pour abandonner les lignes, ils devraient également perdre une portion égale de terre et la rendre aux provinces intéressées. Les compagnies de chemins de fer devraient rendre en même temps les terres et les droits relatifs au minerai. Par exemple, si elles veulent abandonner 20 p. 100 des voies ferrées en Saskatchewan, elles devraient nous rendre 20 p. 100 des 15 millions d'acres de terre ainsi que les droits relatifs au minerai pour compenser notre perte.

Ce n'est que si les activités du CN et du CP sont entièrement coordonnées que l'on pourra établir un plan restreint d'abandon de voies de chemins de fer. Il doit exister une coordination totale. Les chemins de fer devraient rencontrer les gouvernements provinciaux concernés, les sociétés d'éleveurs et, ce qui est plus important, les représentants et associations d'agriculteurs, les petites localités en particulier, en vue d'élaborer un plan qui viserait à utiliser les meilleures voies en causant le moins de tort possible aux localités concernées.

Pourquoi les chemins de fer ont-ils besoin d'argent? Nous sommes ici sur le point de leur accorder 225 millions de dollars. Pourquoi ont-ils besoin de cette somme, s'ils n'en affectent qu'une proportion infime à l'entretien des voies? Dans ma circonscription, les éleveurs sont encombrés, nous manquons de wagons couverts et les voies sont