

Les transports

perles financières. La situation est effarante. Nous nous demandons comment tout cela va se terminer.

Le problème des grains de provende n'est pas encore réglé, malgré les douzaines d'études effectuées et les nombreuses commissions créées pour l'examiner. On peut donc se demander à juste titre comment on fait pour se retrouver dans un tel merdier. Il y a environ 10 ans, à une époque où mes commettants vauquaient tranquillement à leurs affaires, enrichissant le gouvernement tout en cherchant à s'enrichir, une commission de planification de l'agriculture vit le jour. Dans son rapport, rendu public en 1970, elle recommandait notamment que le nombre d'exploitations agricoles soit réduit des deux tiers durant les deux prochaines décennies et que les superficies cultivées au Canada soient réduites de quelque 10 millions d'acres. Le ministre des Transports (M. Lang) faisait partie du gouvernement qui a accepté ces recommandations.

Le rapport prétendait, entre autres choses, qu'en 1980, plus de 90 p. 100 des Canadiens vivraient dans des agglomérations de 10,000 habitants et plus, que 80 p. 100 des Canadiens seraient peut-être regroupés dans trois zones métropolitaines, et ainsi de suite. Le tout s'accompagnait d'un climat général de préparation pour la migration des populations rurales vers les zones urbaines. Le gouvernement a accepté le rapport de la Commission et tenu pour acquis que cette migration serait une bonne chose. Obligés de planifier des années à l'avance, les chemins de fer ont naturellement compris, à la lecture du rapport et devant l'attitude du gouvernement à son égard, de quel côté le vent soufflait. Les sociétés ferroviaires ont décidé, à juste titre, que l'agriculture dans les Prairies n'offrait aucun avenir et qu'elles feraient mieux de consacrer leurs énergies à d'autres régions du Canada.

A la Commission de planification de l'agriculture a succédé le malheureux Programme de réduction des stocks de blé, et ce, à cause du ministre actuel. Ce programme payait les agriculteurs pour réduire leur production. Nous savons tous ce qui est arrivé. Dans l'espace de deux ans, le Canada avait vendu toutes ses céréales. A cause de cela, les agriculteurs de l'Ouest ont perdu des centaines de millions de dollars.

Le Programme de réduction des stocks de blé a confirmé ce que les sociétés ferroviaires soupçonnaient déjà, soit que l'avenir de l'agriculture dans les provinces des Prairies était peu prometteur. Elles ont donc réduit en conséquence leurs activités dans l'Ouest. Vu que le gouvernement national n'avait rien fait pour appuyer une agriculture viable dans l'Ouest, les sociétés ferroviaires ne pouvaient pas faire autrement. Il suffit de voir tous les progrès réalisés par nos rivaux aux États-Unis depuis un an. Après avoir constaté que les richesses naturelles s'épuisaient, les États-Unis ont décidé d'appuyer l'agriculture et d'insister sur la production des aliments. L'année dernière, l'augmentation des exportations de céréales des États-Unis a été plus élevée que l'ensemble des exportations canadiennes. L'année dernière, on a utilisé 10,000 wagons-trémies pour le transport des céréales. Cette année, on compte en utiliser 20,000.

Après le désastre du Programme de réduction des stocks de blé, les récriminations des agriculteurs de l'Ouest ont forcé le gouvernement à revenir sur sa décision. Le ministre a commencé par paniquer et à vendre tout l'orge de provende possible. Cet orge était offert à Thunder Bay à 57c. le boisseau. Cela a coûté cher aux agriculteurs de l'Ouest. Le minis-

tre a ensuite décidé, pour des raisons de politique, j'imagine, et parce que c'était une mesure qui ferait du bruit, de réaménager le réseau des lignes d'embranchement dans les Prairies et le système des élévateurs intérieurs. Rien n'a été fait et pas un cent n'a été dépensé pour venir à bout des encombrements qui se produisaient toujours sur la côte du Pacifique. Ensuite, le juge Emmett Hall a entrepris une étude des lignes d'embranchement et présenté un rapport qui a été bien accepté par le public, mais qui n'était pas ce que le ministre souhaitait. Pour contrer ce rapport, il a fait faire d'autres études qui ont abouti au rapport Bryden, au rapport du comité d'action des chemins de fer des Prairies, et ainsi de suite. Voilà où nous en sommes maintenant.

M. Cliff McIsaac (Battleford-Kindersley): Monsieur l'Orateur, c'est, je crois, mon ami, le député de Moose Jaw (M. Neil), qui a fait valoir, au début de la soirée, que le moment était mal choisi pour discuter d'une question aussi vaste et aussi complexe. Il estime comme moi, j'en suis sûr, qu'il aurait beaucoup mieux valu en discuter hier après-midi, entre 4 heures et 5 h 30, quand les députés ministériels attendaient à leurs pupitres l'arrivée de mes honorables amis d'en face.

M. Stevens: C'est votre faute, vous avez dit 5 h 30.

M. Gillies: C'est vous qui avez fixé l'heure.

M. McIsaac: Nous aurions pu discuter de cette question capitale à ce moment-là. Je pense qu'il s'agit là d'une importante motion.

M. Stevens: Vous avez dit 5 h 30. De quoi vous plaignez-vous?

M. McIsaac: Je ne me plains pas. Je dis aux députés d'en face que nous aurions pu utiliser hier une partie du temps que nous avons perdu.

C'est avec plaisir que je participe à ce débat sur la motion du député de Vegreville (M. Mazankowski). Cet après-midi, j'ai trouvé que le député n'avait pas présenté sa motion avec son énergie et sa vigueur habituelles. Je me demande ce que cela veut dire. S'il a du mal à parler du transport dans l'ouest du Canada et les autres régions du pays, c'est peut-être parce que son parti n'a aucun programme sur lequel il puisse s'appuyer.

En écoutant le ministre et les autres, mais surtout le ministre, j'ai trouvé qu'il avait su mettre l'accent sur un bon nombre des grandes réalisations que l'on doit au gouvernement dans le domaine des transports. Néanmoins, il vaut la peine, je crois, de passer en revue ce que le gouvernement a fait depuis cinq ou six ans. Comparez cela à la période de quatre ou cinq ans de 1958 à 1962, où les conservateurs ont été au pouvoir. Cela ne vous demandera pas longtemps parce qu'en fait ils n'ont que deux réalisations à leur actif. La première était la création de la Commission royale d'enquête MacPherson en 1959 et, en 1967, l'intégration de certaines des recommandations dans la loi nationale sur les transports. En huit ans, nous avons vu l'application de certaines mesures dont parlait leur programme.

● (2140)

Les producteurs de ma région et d'ailleurs se rappelleront les initiatives des conservateurs en matière de transports et combien ils ont eu peu de succès en tentant de remédier aux problèmes dans lesquels ils sont passés maître depuis deux ans.