

Politiques des transports

Les députés ont parlé des transports sans mentionner un certain nombre de projets récents. Il a été question de la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest. Je demande aux députés de se rappeler cette conférence et la divulgation des coûts qu'on a réclamée. Le gouvernement a présenté une mesure à cet effet et jour après jour, semaine après semaine, nous avons fourni aux provinces les renseignements qu'elles désiraient à propos des coûts. C'est ainsi que sont disparus un grand nombre de mythes concernant les coûts, alors que l'on craignait qu'un trop grand nombre de taux de transport des marchandises ne fussent pas fixés en fonction des coûts et de la réalité.

Il est probable que le bill C-33, qui a déjà été présenté, ne sera pas adopté tout de suite, car outre les nombreuses heures consacrées à la deuxième lecture, on me dit qu'il en faudra encore beaucoup d'autres, de sorte qu'il ne sera peut-être pas possible de l'adopter pendant la session actuelle. Quelques-uns des principes les plus importants dans cette mesure donnent la réponse à une question que l'on s'était posée à cette conférence, à savoir si les taux de longue distance devaient être inférieurs à ceux de courte distance et s'il convenait entre autres de limiter le tarif-marchandises d'une manière beaucoup plus réaliste qu'en 1967.

Les chemins de fer n'aiment pas les plafonds imposés par le bill C-33, car ils savent bien que même si au début ils leur imposeront des limitations assez modestes, cela entraînera la baisse de certains tarifs-marchandises, surtout pour les produits pour lesquels les chemins de fer disent exiger un tarif raisonnable alors qu'en fait ils demandent beaucoup trop si le marché s'y prête. Voilà à quoi le bill C-33 doit remédier, et si j'obtenais la coopération des députés d'en face, nous pourrions agir rapidement à cet égard.

J'ai mentionné plus tôt le rapport Hall. Je pourrais également mentionner le rapport Snavelly qui analysait le coût du transport du grain et disait que ce coût était nettement supérieur au tarif sacro-saint du Pas du Nid-de-Corbeau établi de longue date.

Cela nous ramène naturellement à la proposition du gouvernement contenue dans le document de 1975 et appuyée par M. Hall, selon laquelle si le tarif prescrit est inférieur au prix de revient et s'il est prescrit pour une question de politique, le gouvernement doit payer la différence entre ce tarif et le coût réel. J'ai dit que je désirais que les chemins de fer aient les fonds voulus, selon les recommandations du rapport Hall, pour améliorer les voies qui en avaient tellement besoin dans les Prairies. A la réunion du 28 mai à Regina, j'ai dit que telle était bien mon intention.

Les rapports Hall et Snavelly traitent de la question importante des grains dans les provinces des Prairies. Les députés d'en face n'ont pas mentionné les nombreuses autres choses que nous faisons pour améliorer le système. Il y a l'achat de 8,000 wagons-trémie dont les députés de l'Ouest refusent souvent de parler car, s'ils le faisaient, ils devraient complimenter le gouvernement, ce qui n'empêche pas leurs collègues d'autres régions du pays de critiquer le gouvernement parce que ce dernier dépense autant d'argent pour régler les problèmes de l'Ouest. Cela prouve le manque de suite des politiques de ce parti et cela contribue à saper l'unité nationale et à répandre le doute et le ressentiment dans tout le pays.

[M. Lang.]

Le parti conservateur prêche la désunion et préconise constamment des points de vue différents dans différentes parties du pays.

Des voix: Bravo!

Des voix: Oh, oh!

L'Orateur suppléant (M. Turner): A l'ordre. Le ministre des Transports (M. Lang) a la parole et tous les autres députés pourront l'avoir à leur tour. Je suis prêt à rester ici jusqu'à 10 heures s'il le faut.

M. Lang: Merci, monsieur l'Orateur. Cela me donnerait tout juste le temps d'énumérer les réalisations du gouvernement, de les expliquer en détail, pour la gouverne des députés d'en face. J'allais mentionner certaines autres questions relatives aux recommandations des rapports Hall et Snavelly concernant le système de manutention du grain dans les Prairies.

Je pourrais signaler que nous avons réussi à amener les deux sociétés ferroviaires à s'entendre pour supprimer les taux de retour qui faisaient depuis longtemps l'objet de critiques. Il en a été question lors de la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest. Je suis d'accord avec le député d'Edmonton-Centre (M. Paproski) que le moment est peut-être venu de convoquer une autre conférence de ce genre. Il serait certes utile de remettre ces questions à l'étude et de rappeler à l'Ouest tout ce qui a été fait à cet égard. Le député et ses collègues sont si fréquemment négatifs qu'ils induisent souvent les gens de l'Ouest en erreur quant au nombre de réalisations à notre actif. Une nouvelle conférence serait probablement une très bonne idée.

M. Paproski: Il est grand temps en effet, car les prochaines élections approchent.

M. Lang: Lorsque les wagons couverts se délabraient, nous avons présenté un programme spécial de réparation et nous avons mis au point un nouveau système de quotas contre lequel les deux partis de l'opposition se sont élevés sous prétexte qu'il détruisait d'anciennes valeurs. Il est maintenant reconnu dans l'Ouest comme étant absolument indispensable à l'expédition ordonnée du grain dans les délais exigés par la Commission du blé. Le système d'expédition en régime de zones a permis une utilisation beaucoup plus efficace de notre matériel ferroviaire grâce à la réduction des cycles d'utilisation.

Il y a le rapport Manz qui traite de la façon de répartir les wagons pour le transport du grain. Il y a le programme de camionnage que la Commission canadienne du blé a pu mettre sur pied à nos frais pour que le grain humide puisse être séché. Nous avons agi rapidement dans tous les domaines pour améliorer notre réseau de transport.

Ces réalisations ont été faites d'un bout à l'autre du pays et la plupart l'ont été à la suite d'accords conclus avec des provinces de diverses opinions politiques. Il y a l'accord de l'Atlantique, l'accord de Terre-Neuve, le groupe de travail sur les difficultés touchant les pommes de terre dans l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick, l'accord sur les traversiers qui a fait époque en Colombie-Britannique et a réglé un grief de longue date, ainsi que la mise sur pied de comités permanents des transports dans chacune des régions du pays. Voilà autant d'exemples des interventions rapides du gouvernement vis-à-vis des transports. Le rapport de la commission Hall est un autre exemple de la rapidité avec laquelle nous allons conduire notre action. On peut dire que les besoins