

Transports

Si j'ai bien entendu le député, son parti réorganiserait la Commission canadienne des transports afin d'établir une division dans l'Ouest comme le ministre l'a déjà annoncé. Le député a bien voulu élaborer sur le sujet en disant qu'il aimerait bien avoir une division dans les Maritimes également. C'est une bonne idée que le gouvernement ne contestera pas, mais là encore, c'est une politique que le gouvernement et le ministre des Transports actuel ont déjà annoncée.

L'opposition parle d'injections massives de fonds que cette politique nécessitera. A entendre le député de Lisgar surtout, il s'agirait d'une très forte somme. Je crois qu'on a aussi parlé de politique fiscale. Je ne sais pas si le député était à la Chambre, mais je crois qu'il a assisté à la présentation du dernier budget. On a présenté une nouvelle politique à la Chambre qui prévoit un amortissement plus rapide du matériel ferroviaire. Cette politique vise à encourager ceux qui veulent se prévaloir du programme de rénovation et de modernisation que le gouvernement actuel a déjà mis sur pied . . .

Une voix: Cinq ou dix ans trop tard.

M. McIsaac: Depuis l'étude que leur commission a pris neuf ans à faire, les conservateurs n'ont rien contribué à la question des transports. Nous n'avons rien d'autre pour comparer. Nous n'avons rien d'autre que le vieux dossier vermoulu de cette Commission royale d'enquête sur les transports que le dernier gouvernement conservateur a instituée. Monsieur l'Orateur, je suis certain que les Canadiens, de l'Est comme de l'Ouest, compareront les réalisations des conservateurs dans le domaine des transports à ce que le gouvernement et le ministre actuels font dans les divers secteurs qui ont été mentionnés.

Une des observations de mon honorable ami m'a fait sourire. Les conservateurs souhaitent instaurer un climat de confiance. Ça, c'est nouveau. Ce n'est pas que je ne sois pas d'accord. Mais ma courte expérience politique, soit ici et ailleurs, m'a appris que les conservateurs sont passés maîtres dans l'art de susciter la méfiance d'un bout à l'autre du pays, que ce soit dans le domaine des transports ou dans un autre. J'ai été heureux d'entendre le député de Vegreville dire que son parti souhaitait instaurer un climat de confiance. Je suis certain qu'il aimerait voir son souhait se réaliser. Il a dès maintenant une occasion d'essayer.

Il aurait pu commencer plus tôt à inspirer confiance à la population canadienne, d'un bout à l'autre du pays. Ce n'est certainement pas ce qui s'est produit dans le cas de la politique des transports, de la politique du grain, de la politique financière, de la politique fiscale, ou dans tout autre domaine qui peut venir à l'esprit. Ce n'est pas ce qu'on penserait en écoutant ce qui se dit à l'intérieur et à l'extérieur de la Chambre depuis quelques mois. C'est donc là un changement fort bienvenu.

Il serait bon, je crois, de rappeler ici, aux fins du compte rendu, les réalisations de ce gouvernement concernant la mise en œuvre des recommandations du rapport Hall. Je tiens à signaler à mon ami le député de l'opposition que c'est ce gouvernement, plus précisément le ministère des Transports et le ministre actuel, lorsqu'il était responsable du groupe des céréales, et la Commission canadienne du blé qui ont mis sur pied la Commission Hall pour étudier la question très complexe de l'amélioration du transport du grain dans l'Ouest. Cette Commission a fait de l'excellent travail dans l'Ouest et ailleurs, examinant et évaluant les problèmes et émettant des

recommandations. Elle a beaucoup fait pour apaiser les craintes et les inquiétudes qui existaient avec raison, depuis des années, dans ce secteur.

Qu'a fait le gouvernement lorsqu'il a été saisi du rapport Hall? Dans les onze jours qui ont suivi—ce qui doit vraisemblablement constituer un record pour un gouvernement, que ce soit au niveau fédéral, provincial ou municipal—il a fait adopter un décret qui a ajouté un tronçon de 1,813 milles au chemin de fer des Prairies. C'est la Commission Hall qui avait recommandé l'addition de ce tronçon au réseau de base. Celui-ci a ainsi été porté à quelque 14,000 milles, c'est-à-dire aux trois quarts environ de tout le réseau des Prairies. Autrement dit, plus personne ne craignait que le service soit interrompu ou que les élévateurs et les tronçons soient fermés sur plus des trois quarts du réseau. En moins de onze jours. C'est sûrement le principal effet du rapport.

Un autre tronçon de 2,344 milles qu'on proposait de faire relever d'une autorité ferroviaire des Prairies a été protégé contre tout risque d'abandon jusqu'au 1^{er} janvier 1979. Ainsi, la partie du réseau que la Commission Hall a examinée et dont le sort n'a pas été tranché a été protégée tant qu'on ne l'aura pas examinée, appréciée et jugée digne d'être maintenue ou abandonnée.

Les deux députés de l'opposition et le député de Regina-Lake Centre (M. Benjamin) ont tous trois prétendu que la remise en service des embranchements dans les Prairies n'était pas pour demain. Pourtant, les travaux sont déjà en cours dans le cas d'un certain nombre de voies ferrées de cette région et des montants sont prévus à cette fin dans le budget. L'échéancier des travaux est déjà établi.

Il serait peut-être utile d'énumérer aux fins du compte rendu les travaux qui sont déjà en cours ou qui sont prévus pour cette année. Il s'agit des tronçons reliant les endroits suivants: Swan River et Sturgis; Delisle et Beechy; Delisle et Dunblane; Dunblane et Elrose; Glidden et Alsask. Quatre ou cinq pages sont consacrées à la description de ces projets qui touchent à toutes les parties des trois provinces des Prairies. Il y est question de Vegreville (Alberta). Le député a mentionné qu'on n'avait pas encore résolu les problèmes relatifs à cet embranchement. Mais des travaux de réparation ou de remplacement des traverses sont prévus dans le cas d'une autre ligne partant de Vegreville. On remplacera également cette année les traverses d'une autre ligne reliant Lloydminster à l'Alberta. On effectuera, en outre, des travaux de remplacement des traverses et de rénovation aux chemins de fer reliant Kerrobert à Rosetown et Lloydminster à Wilkie.

M. l'Orateur adjoint: A l'ordre, s'il vous plaît. Le député a encore trois minutes. Je propose qu'on ne tienne pas compte de l'heure pendant ces trois minutes. Après, nous pourrions accorder la parole à un autre orateur, puis, dire qu'il est 6 heures. Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

M. McIsaac: Monsieur l'Orateur, je me bornerai à quelques brèves remarques pour conclure. Le porte-parole du NPD qui est intervenu aujourd'hui, de même que d'autres représentants de son parti, devront imaginer une nouvelle version d'une politique de transports pour l'Ouest du Canada. Depuis de nombreuses années, leur seule politique en matière de transport tournait autour des craintes d'abandon massif des voies ferrées dans les Prairies. La mise en œuvre du rapport Hall et