

*Transports*

On a signalé, entre autres choses, cet après-midi, que le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles) participe très régulièrement à l'heure réservée à l'étude des mesures d'initiative parlementaire. Pendant quelque sept années, j'ai eu le privilège d'avoir des échanges réguliers avec le député de Winnipeg-Nord-Centre; parfois, j'étais entièrement d'accord avec lui; à d'autres moments, j'estimais que ses projets étaient trop coûteux et je crois alors que lui-même n'y croyait pas beaucoup et n'insistait pas tellement sur leur mise en vigueur.

De la même façon, M. Douglas, à l'époque député de Nanaïmo-Cowichan et les Îles, prenait part lui aussi à l'heure réservée à l'étude des initiatives parlementaires. Je me souviens de l'époque où j'occupais mon siège à titre de secrétaire parlementaire du ministre des Finances et où l'opposition avait décidé de se liquer contre nous en comité plénier. A huit heures, ou 8 h 1 du soir, il y avait quorum à la Chambre et ils étaient prêts à mettre aux voix une disposition particulière dans un projet de loi. Il m'incombait, à titre de secrétaire parlementaire, et en attendant l'arrivée de mon ministre, d'entretenir les députés, pendant une vingtaine de minutes, de l'article en question. Je me souviens que M. Douglas m'avait traité à l'époque de «Horace à la défense du pont». Ainsi, cette heure réservée à l'étude des initiatives parlementaires me rappelle de nombreux souvenirs agréables.

Le libellé de la motion est d'après moi opportun. Le ministre des Transports (M. Pepin) a déclaré que le gouvernement aurait probablement accepté la motion en raison justement de son libellé invitant le gouvernement à étudier l'opportunité d'une approche particulière. Je recommande à tout député qui songerait à présenter une motion, à l'heure réservée à l'étude des initiatives parlementaires, d'adopter un tel libellé car c'est celui-là qu'il faut employer. Il arrive très souvent qu'une motion de ce genre ait plus de chance d'être acceptée par le gouvernement—pour en faire l'étude, pour l'examiner, et pour mettre certaines suggestions en application—que si la seule recommandation est que le gouvernement «devra» faire telle ou telle chose. La coercition fait qu'il est impossible au gouvernement d'accéder à la demande.

Le député de Vegreville (M. Mazankowski) a eu l'occasion d'être ministre de la Couronne. Même s'il était très dynamique dans l'opposition, je pense qu'il est probablement en mesure de mieux jouer son rôle maintenant grâce à cette expérience, car il sait à quel point le travail de ministre est exigeant, surtout s'il s'agit d'un portefeuille très difficile. Comme j'ai été dans la position d'observateur pendant presque un an, je dirais que c'était un des ministres qui avait manifestement bien fait son travail. Il s'est montré vraiment dévoué et sincère dans les efforts qu'il a déployés pour apporter certains changements, selon les orientations qu'il a suggérées ici cet après-midi. Certains de ces changements ont été mis en œuvre par l'ex-gouvernement libéral, d'autres par le gouvernement conservateur.

Monsieur le juge Hall nous a présenté un excellent rapport. Nous savons qu'il a été publié en avril 1977. On y recommandait fortement de faire une plus grande utilisation du port de Churchill. Je suis heureux que des motions comme celle-là et que des rapports comme celui de M. Hall favorisent cet approche. Même s'il ne servira pas autant que des installations d'autres régions, parce que c'est peut-être un petit élément dans l'ensemble, je ne pense pas que ce soit à négliger. Comme

j'ai vécu dans cette région pendant deux ans quand je travaillais pour la Canadian Nickel et plus tard dans les Territoires du Nord-Ouest, je sais l'importance que l'on accorde à ce port. Je pense que n'importe quel gouvernement devrait étudier très attentivement la possibilité de l'améliorer.

On précisait dans le rapport que le potentiel de Churchill dépendrait de l'utilisation permanente des wagons-trémies du gouvernement sur les parcours du Canadien National, du perfectionnement de la technologie de la navigation, du prolongement de la saison maritime, du maintien de rendement élevé des élévateurs du terminus et du rassemblement ordonné des céréales par la Commission canadienne du blé. La commission prétend que Churchill pourrait permettre l'expédition de 55 à 60 millions de boisseaux de grains, à condition que l'on améliore la voie ferrée. C'est là la formule magique: «à condition que». Il y a certaines choses qu'il faut faire.

Bien trop souvent nous cherchons des solutions immédiates alors qu'elles n'existent pas. A cause des difficultés que cela comporte, on a trop souvent tendance à abandonner l'idée qu'on peut parvenir à une telle solution si l'on agit dans l'état d'esprit qu'il faut, en laissant un peu de côté la rhétorique politique et en reconnaissant que certains des objectifs sont valables en soi. Au lieu de dire que telle ou telle chose devrait être faite du jour au lendemain, nous devrions reconnaître qu'il faut prévoir et respecter certains délais quand on étudie des choses de ce genre afin de pouvoir prendre de bonnes décisions et ne pas gaspiller beaucoup d'argent en essayant d'agir trop rapidement pour satisfaire à tout prix des réclamations de certaines personnes dans un endroit donné, de députés de l'opposition et même de ministériels désireux de voir prendre certaines décisions.

Les trois orateurs précédents ont bien dit je pense que beaucoup de recommandations du rapport Hall ont déjà été appliquées en fait. L'État fédéral a fait beaucoup pour le port de Churchill. La Commission des ports nationaux a dépensé près de 16 millions pour l'amélioration de ce port et de son équipement entre 1968 et 1979. A ce qu'on me dit, elle projette d'y dépenser encore 8 millions d'ici à 1982. Le ligne du CN qui se rend à Churchill est inscrite au programme fédéral de rénovation des embranchements ferroviaires des Prairies. On me dit que de 1977 à 1979, les dépenses ont atteint près de 13 millions et que 4.9 millions sont prévus pour cette année. Ces travaux de reconstruction vont augmenter la portance et la capacité de la ligne.

On m'informe que la Commission canadienne du blé va utiliser ce port dans toute la mesure possible pour ses exportations de céréales, et qu'elle va collaborer pleinement avec Federal Commerce and Navigation Ltd. pour l'utilisation du M.V. Arctic dans le commerce céréalier avant et après la campagne officielle de navigation de la Lloyds. Tous les intéressés ne cessent de faire pression sur les assureurs pour qu'ils allongent la campagne de navigation, mais on ne saurait les y contraindre.

La Commission des ports nationaux a accumulé, entre 1972 et 1978, un déficit d'environ 4,7 millions de dollars en matière de gestion du port. Au lieu de regarder cela d'une manière négative, je crois qu'il faut y voir un bon investissement pour quelque chose dont on avait vraiment besoin et ce, pas seulement pour le port lui-même mais aussi pour l'exportation du grain.