

M. le président: Il ne s'agit pas d'un rappel au Règlement, mais, sauf erreur, le ministre est disposé à répondre à la question.

M. Nystrom: Vu l'intérêt que le ministre chargé de la Commission du blé porte à l'économie agricole, projette-t-il de faire personnellement des instances auprès de la Commission canadienne des transports et de lui demander de différer ou de soumettre à un moratorium les projets d'abandon des embranchements des lignes de chemin de fer dans les Prairies après 1975? Fera-t-il personnellement des instances?

L'hon. M. Lang: Monsieur le président, j'ai espoir qu'au cours des entretiens qui se poursuivent actuellement et qu'à la suite de nos études sur notre administration du régime des transports, bien avant le 1^{er} janvier 1975, il y aura consentement et accord général sur le choix des lignes ferroviaires à améliorer ou à abandonner. J'espère que le consensus auquel aboutiront les producteurs de la région des Prairies au sujet de leurs besoins et de leurs avantages servira de base à une décision au sujet de ce qui se passera à la Commission canadienne des transports.

• (2130)

M. Neil: Monsieur le président, j'aimerais faire quelques observations qui me semblent pertinentes dans le cadre du présent débat. Je n'ai pas l'intention de me lancer dans des statistiques. Je ferai des observations d'ordre général dans la mesure du possible et je veillerai à ce qu'elles soient brèves.

Le transport des grains dans la région des Prairies est un problème réel depuis de nombreuses années. De nombreuses études ont été réalisées sur cette question. On en a beaucoup parlé mais on a pris peu de mesures à ce sujet. Je pense que l'achat de wagons-trémies a été le résultat d'une manœuvre politique plutôt qu'une décision basée sur des besoins prioritaires. Il va sans dire qu'à un moment ou à un autre, les wagons-trémies seraient devenus une question prioritaire mais pour le moment, les chemins de fer ont signalé qu'avec le matériel roulant existant avec l'achat de ces wagons, il leur était possible de transporter environ un milliard de boisseaux de céréales par an vers la côte ouest et Thunder Bay, pourvu que le climat et les installations terminales s'y prêtent.

Le député de Swift Current-Maple Creek a proposé de relier les voies du CN et du CP de la région de Kamloops à la voie du BC de la région de Clinton, ce qui représente une distance d'environ 45 milles. C'est une jonction qui pourrait être construite sans trop de difficultés et à un coût raisonnable. Cet embranchement, en même temps que l'amélioration des installations de Vancouver et les nouvelles installations de Roberts Bank permettraient aux agriculteurs de l'Ouest de sauver des centaines de milliers de dollars en surestaries. Cela signifierait qu'ils auraient sur les lieux des réserves suffisantes de céréales pour l'exportation, lorsque nos clients les demanderaient. Ce sont des questions urgentes.

Mentionnons également la question non moins urgente du port de Churchill. C'est le port atlantique le plus proche des provinces des Prairies. Il permet de gagner plus de 1,000 milles par rapport à la Voie maritime du Saint-Laurent. Cela représente une réduction de 10 à 15 c. par boisseau, du coût de transport. On aurait pu dépenser 10 ou 15 millions de dollars des 48 millions de dollars consacrés aux wagons-trémies pour des opérations de dragage et de modernisation des ports. Je pense que cette

Subsides

dépense aurait dû avoir une plus grande priorité que les wagons-trémies.

Il y a aussi la question de l'abandon de lignes de chemin de fer en Saskatchewan qu'on a remise à 1975. Les chemins de fer voudraient fermer environ 3,000 milles des 8,500 milles de lignes. L'abandon de ces voies entraînerait la fermeture d'environ 800 des 2,700 éleveurs existants, ce qui toucherait environ 400 points de livraison. La fermeture de ces points ferait disparaître bon nombre de petits villages et la vie rurale, et c'est une tendance qui déjà se dessine.

Je ne prétends pas qu'il ne devrait y avoir aucun abandon de lignes de chemin de fer. Ce que je dis c'est qu'avant de prendre des mesures en vue fermer des lignes, on devrait étudier sérieusement les répercussions sur les petites communautés rurales situées le long de ces lignes. Trop souvent, l'économique semble primer sur les gens. On nous a dit au comité permanent des prévisions budgétaires en général que moins de la moitié des voies dans l'Ouest du Canada pourront recevoir les nouveaux wagons-trémies. En envisageant l'abandon de lignes, il faut absolument songer également à la possibilité de les améliorer au moins dans les régions de forte production céréalière.

Ces derniers jours, nous avons entendu poser des questions au ministre chargé de la Commission du blé concernant les problèmes de la livraison du grain dans diverses régions des Prairies. Nous avons également entendu dire que les wagons couverts canadiens avaient été utilisés pour transporter le grain américain dans les Prairies et jusqu'à la côte ouest. Si les wagons canadiens peuvent transporter le grain américain, pourquoi n'y en a-t-il pour débloquent certains des points de livraison congestionnés dans les Prairies? Quelles sont les priorités? Le transport du grain américain est-il plus important que le transport du grain canadien? Le bien-être du producteur américain est-il plus important que celui du producteur canadien?

En résumé, nous en sommes arrivés à une période difficile. Des décisions devront être prises dans l'avenir immédiat. Comme l'a déclaré le député de Swift Current-Maple Creek, il y a eu une foule d'études. Nous ne pouvons continuer à en faire d'autres. Les priorités doivent être établies suivant les statistiques fournies par ces études et non, je le répète, à des fins d'opportunisme politique. A moins que nous n'établissions des priorités très rapidement et qu'une fois établies, le gouvernement les mette à exécution, les problèmes continueront à s'aggraver et nous perdrons non seulement les marchés qui se développent, mais aussi nos marchés traditionnels au profit de nos concurrents plus agressifs.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais faire deux remarques durant ce débat sur les crédits supplémentaires du ministre de l'Agriculture. J'ai été particulièrement frappé par trois choses ce soir. Je n'aurais jamais cru qu'un jour viendrait où nous aurions comme à l'heure actuelle quatorze ministres présents à la Chambre de même que de nombreux autres visages rayonnants. C'est un magnifique changement. J'ignore s'ils s'intéressent à la question ou à d'autres qui seront soulevées plus tard dans la discussion. Je le répète, je n'aurais jamais cru qu'un jour ils assisteraient tous à un débat de ce genre. S'il en avait été ainsi en 1968, 1969 et 1970, la situation de l'industrie agricole et céréalière aurait peut-être été beaucoup plus florissante qu'elle ne l'était alors.