

Nous soupçonnons le ministre et le gouvernement de s'adonner à des jeux de politique et d'attendre le moment de la campagne électorale pour dire, par l'intermédiaire des candidats libéraux dans ces circonscriptions: «Nous avons sauvé vos voies. Le ministre a décidé de maintenir les voies dont le Comité avait recommandé l'abandon.» Si c'est ce que le ministre entend faire, pourquoi ne nous informe-t-il pas dès maintenant de ses intentions? Oublions ces manœuvres politiques. Ne faisons pas de l'abandon des embranchements un stratagème électoral. La politique de notre parti, et je le dis clairement pour qu'on comprenne bien, lorsque nous formerons le gouvernement, et nous formerons le gouvernement après les prochaines élections, sera de maintenir les voies secondaires sur lesquelles les sociétés d'exploitation des élévateurs à grains ont dit, au cours des audiences, qu'elles construiraient de nouvelles installations ou amélioreraient les installations actuelles et continueraient d'assurer un bon service. C'est un engagement que je prends au nom de mon parti, le parti de l'opposition officielle, le parti qui formera le gouvernement après les prochaines élections.

Au début de décembre, je me suis rendu dans l'Ouest avec d'autres députés conservateurs de l'Ouest; nous y avons rencontré des représentants des trois syndicats du blé, de l'Union des producteurs de grains, de diverses sociétés céréalières ainsi que de la Commission canadienne du blé, de la Commission des grains, des organisations agricoles de même que des représentants des chemins de fer dans les trois provinces des Prairies. Il fut intéressant d'entendre leurs opinions. Nous en avons tiré une conclusion: c'est que chaque élément du système blâme l'autre pour les problèmes actuels, qui existent depuis nombre d'années. Tout se résume au fait que le ministre n'a jamais convoqué une réunion des représentants de tous les éléments qui composent le système, dont les producteurs, pour chercher à déceler la cause des problèmes qui existent dans le système de manutention et de transport des céréales et à s'entendre sur des solutions possibles.

● (2020)

Comme l'a dit le député de Vegreville, le soin de convoquer une réunion au sommet fut laissé au premier ministre du Manitoba, M. Sterling Lyon. C'est à contrecœur que le ministre des Transports y a participé. Cette réunion l'a en fait bien ennuyé, car il se voyait ainsi privé de l'initiative. Bien entendu, il n'a jamais véritablement pris d'initiative. Le ministre n'a pas rempli son mandat. Il peut bien se vanter des succès qu'il a remportés au chapitre de la manutention et du transport des céréales, l'électorat saura lui dire lors de la prochaine consultation ce qu'il pense de ses performances et de celles de son gouvernement.

M. Paul E. McRae (Fort William): Monsieur l'Orateur, il est intéressant de noter qu'on a dû limiter les interventions à quinze minutes. Cela prouve bien l'importance que cette question revêt pour tous les partis. Deux raisons essentielles font que les transports ne peuvent pas être un sujet anodin pour les Canadiens. Étant donné l'étendue du pays, il est souvent nécessaire de déplacer nos produits sur de longues distances. Une part importante de notre PNB, soit près de 15 p. 100 parfois davantage, y passe. Nous sommes, sinon au sens réel du moins par habitant, la plus grande nation commerciale du

Les transports

monde. L'entrée et la sortie de nos biens dans nos ports est un élément vital.

A la fin de son voyage, et je ne veux pas me servir du prétexte des transports pour y revenir, le chef de l'opposition (M. Clark) a fait une déclaration très intéressante, étant donné que nous sommes la plus grande nation commerciale du monde par habitant. Voici ce qu'il a dit:

Les questions mondiales retiendront un peu plus notre attention, mais je m'occuperai surtout du calendrier des travaux de la Chambre et de la campagne électorale, dans laquelle la politique étrangère ne jouera vraisemblablement pas un grand rôle. Je prévois que c'est chez nous que nous trouverons les priorités à assumer au cours des premières années de notre mandat.

Je ne parviens pas à comprendre qu'un homme qui se prépare à occuper le poste de premier ministre, qu'un parti qui se prépare à gouverner, puisse prétendre que les affaires extérieures n'auront aucune importance pour nous, surtout en période de crises d'importance mondiale comme celle de la Chine, du transport du pétrole iranien et ainsi de suite.

Nous devons voir dans les transports un aspect non pas secondaire mais de première importance dans la vie du Canada. Nous devons les étudier sous l'angle de leurs effets sur notre commerce extérieur. Les discussions sur l'industrie céréalière ont certes été orientées dans ce sens.

On me reprochera peut-être de faire preuve d'esprit de clocher en introduisant la question du commerce extérieur. Je me défendrai en disant que la ville de Thunder Bay est un port de grande importance au pays, le troisième au Canada. Les deux tiers de tous les grains expédiés à l'étranger y passent. Quand je parle des activités de ma ville, je parle d'activités qui touchent au commerce extérieur du Canada en général. Notre pays exporte de 80 à 90 p. 100 de ses produits forestiers. En tenant compte de ces deux secteurs d'exportation, on constate que le commerce extérieur assume une importance extrême dans la vie de notre localité comme aussi dans la vie canadienne.

Non seulement il est le port par lequel on exporte le plus de grain, mais encore il est en passe de devenir l'un des points d'exportation du charbon les plus importants. Dans cinq ans, il sera le premier au pays. Par conséquent, le transport est un sujet de grand intérêt pour la population de Thunder Bay et tous les Canadiens. Parfois, je réprimande les gens de ma circonscription qui ne voient dans tout cela rien d'important bien que leur subsistance y soit en grande partie reliée d'une façon ou d'une autre.

On a beaucoup discuté à la Chambre de la possibilité de transporter le grain à d'autres endroits comme Churchill, Vancouver et Prince-Rupert. Je ne dirai pas que cela n'est pas nécessaire. On tend à oublier le fait qu'on exporte les deux tiers du grain des Prairies à partir du port de Thunder Bay.

Des cadres supérieurs des sociétés ferroviaires ont dit que si ce n'était pas du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau—et je ne dis pas que nous devrions l'abolir et réinstaurer les coûts réels—la majeure partie du grain du pays serait expédiée du port de Thunder Bay et non des ports de la côte ouest en raison du coût extrêmement élevé du transport des marchandises au-delà des Rocheuses. J'aimerais bien que quelqu'un confirme ou infirme cette affirmation. Quoi qu'il en soit, nous jouons un rôle de premier plan.