

Transports

J'espère aujourd'hui être en mesure de prouver par les arguments que je vais présenter que le ministre ne saisit véritablement pas l'importance du rapport de cette commission d'enquête ou qu'il ne comprend rien aux parties du rapport qui sont les plus importantes et les plus pertinentes.

M. Benjamin: Il le fait à dessein pour ne pas se mettre dans l'embarras.

M. Hnatyshyn: Mon collègue, le député de Regina-Lake Centre (M. Benjamin) dit qu'il essaie de détourner l'attention de ce rapport. On est bien obligé de conclure que le ministre ne semble pas vouloir suivre les recommandations qui y sont contenues que c'est à contrecœur qu'il donne suite à certaines de ses recommandations les plus importantes.

On a dit à maintes reprises que, parmi toutes les recommandations du rapport Hall, il y avait quelque chose comme . . .

M. Benjamin: Deux recommandations.

M. Hnatyshyn: . . . six, et je suis généreux, qui ont été suivies. Le ministre a beau protester, c'est la vérité. Il y en a cinq autres qui ont été partiellement suivies et toutes les autres sont restées lettre morte. Le ministre n'a pas compris la teneur du rapport de la commission Hall. Il n'a pas compris que ce rapport devait être pris comme un tout. Si on ne considère pas et si on n'applique pas ses recommandations dans leur ensemble, les objectifs que la commission se fixait dans son rapport ne seront pas atteints.

● (2052)

Il est intéressant de voir l'attitude du ministre à l'égard de ce rapport. Il en extrait une partie en disant que c'est, à ses yeux, la plus importante. Il ne regarde pas l'ensemble. Sur les 92 recommandations, il décide que, disons, la recommandation n° 91 est moins importante que la recommandation n° 90, et ainsi de suite. Dans une lettre au *Star* de Gravelbourg de Saskatchewan, le ministre reconnaissait avoir abordé le rapport de cette façon puisqu'il a écrit:

Depuis le 16 mai dernier, date où le rapport de la Commission Hall a été déposé à la Chambre des communes, le gouvernement a entrepris de le mettre en œuvre de façon rapide, mais méthodique. Le 27 mai, on a appliqué la recommandation la plus importante du rapport Hall en ajoutant 1,800 milles de voies dans les Prairies au réseau dont le maintien a été garanti jusqu'à l'an 2000.

Aux yeux du ministre, ce rapport concerne uniquement le maintien ou l'abandon des voies ferrées dans l'ouest du pays. C'est une façon très étroite de voir les choses. Avec la générosité qui le caractérise, il a annoncé au cours du débat que le gouvernement accorderait un certain nombre de subventions très importantes pour faire améliorer les voies ferrées dans l'ouest du Canada. Juste après la présentation du rapport, le *Western Producer* publiait l'article suivant:

L'abandon de 2,160 milles de voies secondaires dans l'ouest du pays permettra aux contribuables canadiens d'économiser environ 400 millions de dollars par an à déclaré le commissaire en chef Emmett Hall lors d'une conférence de presse le 16 mai . . .

Et le ministre ayant affirmé que l'Ouest du pays profiterait beaucoup de l'augmentation du nombre de wagons-trémies, l'auteur de l'article a rétorqué ce qui suit:

Quand à la proposition du gouvernement fédéral de construire 2,000 wagons-trémies supplémentaires au coût de 80 millions de dollars, M. Hall a déclaré que si ces wagons pouvaient être nécessaires à l'avenir pour l'instant, ce projet visait seulement à fournir de l'emploi aux industries de l'Est et n'apporterait pas un seul dollar de recettes supplémentaires à l'Ouest.

C'est ce qu'a dit M. Hall du ministre qui prétend consacrer de grosses sommes d'argent à l'Ouest canadien. Grâce à son programme d'abandon des lignes ferroviaires, le gouvernement

économise annuellement une somme de l'ordre de 400 millions de dollars, tandis que le ministre prétend qu'il accorde une centaine de millions de dollars à l'Ouest canadien pour lui permettre de remettre en état son réseau ferroviaire. La population de cette région se rend bien compte de ce qui se passe, monsieur l'Orateur, et ne se laissera pas impressionner par de telles manipulations financières. On a d'ailleurs fait remarquer que sur cette somme un montant de l'ordre de 55 millions de dollars sera dépensé dans le Canada central pour l'achat de rails et d'autres approvisionnements nécessaires à la remise en état des lignes ferroviaires.

J'ai trouvé quelque peu amusant au cours du débat d'entendre le ministre accuser l'opposition de faire de l'obstruction contre le bill C-38 présenté sous son nom. Je pense qu'il y a certains faits que je devrais verser au compte rendu concernant ce projet de loi. Le ministre a déclaré qu'il était impossible de faire adopter ce bill à cause du parti conservateur. Monsieur l'Orateur, j'ai vérifié le compte rendu et j'ai constaté que sur les dix-sept intervenants dans le cadre de ce débat, huit et demi d'entre eux étaient des libéraux, deux autres étaient des Néo-démocrates et six et demi étaient des conservateurs. Les députés se demandent peut-être qui était la demi portion. L'un des intervenants était le ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Horner), ce qui explique pourquoi je le répartis par moitié dans les deux camps. S'il y a eu des tentatives d'obstruction, je suggère au gouvernement de chercher plutôt les responsables dans ses propres rangs.

Le ministre des Transports a déclaré que le bill C-33 était un projet de loi splendide qui permettrait de résoudre nos problèmes de transport national. Le ministre de l'Industrie et du Commerce avait pourtant d'autres idées et je pense qu'il serait intéressant de se remémorer ce qu'il a dit à ce sujet. Étant donné que le ministre n'est pas à la Chambre ce soir ni aucun député du gouvernement originaire de l'Ouest canadien, je verserai ces faits au compte rendu, ce qui leur permettra d'en prendre connaissance demain. Je constate que le secrétaire parlementaire est présent. Il est d'ailleurs toujours présent et fait du bon travail. Lui au moins reste à la Chambre et sait écouter.

Le ministre des Transports a jugé son projet de loi si important qu'il a demandé au ministre de la Justice (M. Basford) de présenter et de lire son discours à sa place. Ce bill devait représenter une grande percée en matière de politique de transport et voici pourtant ce qui s'est produit.

Le ministre de l'Industrie et du Commerce qui était alors simple député comme nous, s'en était pris au ministre des Transports pour son absence de la Chambre. A la page 3530 du *hansard* du 1^{er} mars 1977 on peut lire:

. . . c'est qu'il a perdu la faveur des simples députés libéraux. Alors le gouvernement l'a rétrogradé et l'a expédié dans l'Ouest, pour éviter que ses députés de l'arrière ne participent au débat. Car s'il avait lui-même ouvert le débat, il se serait mis les ministériels à dos et la discussion aurait éclaté.

Le ministre des Transports nous a accusés de retarder l'adoption du bill et de faire de l'obstruction, mais voici ce que le ministre de l'Industrie et du Commerce a dit un peu plus tard.

Si ce bill sort le gouvernement de la pagaille, c'est pour le mettre dans une autre pagaille.